

EL DI A

EL DIA

XXXII — Nº 1573 —

MONTEVIDEO, MARZO 10 DE 1963

Suplemento Dominical fundado por Don Lorenzo Batlle Pacheco el 2 de octubre de 1932



LOS CONSEJEROS NACIONALES DE GOBIERNO, COLORADOS

(Fotografía Juan Caruso)

Dr. Alberto Abdala, Gral. Oscar Gestido y Dr. Amílcar Vasconcellos, que tomaron posesión de sus cargos el día 1º de marzo, rodeados de familiares y correligionarios amigos que acudieron a saludarlos.

LA PREHISTORIA DE LOS FERROCARRILES URUGUAYOS

de ridiculez, no estando fuera de lugar la enumeración de algunas de ellas. Se dijo que el humo de las máquinas mataría todos los pájaros y que las chispas de fuego incendiarían todos los campos y destruirían las cosechas. Otros afirmaban que los pasajeros morirían por asfixia, toda vez que la velocidad de la marcha les privaría respirar".

Muchos otros fueron los argumentos en contra, pero el ferrocarril impuso sus ventajas y conquistó adeptos rápidamente. Con énfasis oratorio lo llama Caymarí "el primer demócrata que trabaja en la transformación y progreso de las sociedades humanas"; alaba su labor "cosmopolita y solidaria de la humanidad", le adjetiva "escuela que vuela", "arma más poderosa de los pueblos libres".

La maravilla rodante iba a tardar entre nosotros, casi medio siglo en ser una realidad. No por falta de iniciativas, sino acaso porque hubo demasiadas, y harto ambiciosas para ser viables.

Seguimos en un documentado ensayo del noble y querido amigo, don Carlos Pérez Montero, ese largo proceso que fue necesario para instalar en el Uruguay la primera vía férrea.

Epoca, la que siguió al fin de la Guerra Grande. Los malos caminos contribuían al aislamiento de la capital y el interior. Van construyéndose algunos puentes montevidenses — el de Paso de las Duranas, el del Faso del Molino — y proyectándose otros — Manga, Chacarita —. Se sanean y desecan algunos pantanos con nombre propio: el del Cementerio Inglés — donde ahora se alza el Concejo Departamental —, el del Cristo — hoy la Universidad —, el de la Casa Volada, el de Tres Cruces, el de la Gallinita... Diligencias, carruajes y carretas de bueyes constituyen los medios de transporte, nada veloces por cierto. "Era un transporte lento — dice el Arq. Pérez Montero — que en las buenas épocas, cuando no había llovido, las diligencias demandaban horas para trasladarse a Las Piedras o a Pando, medio día a Canelones, un día a Santa Lucía, dos a Florida, cuatro a Tacuarembó..." Es fácil comprender que las distancias parecieran remotas y andarlas fatigoso y poco tentador.

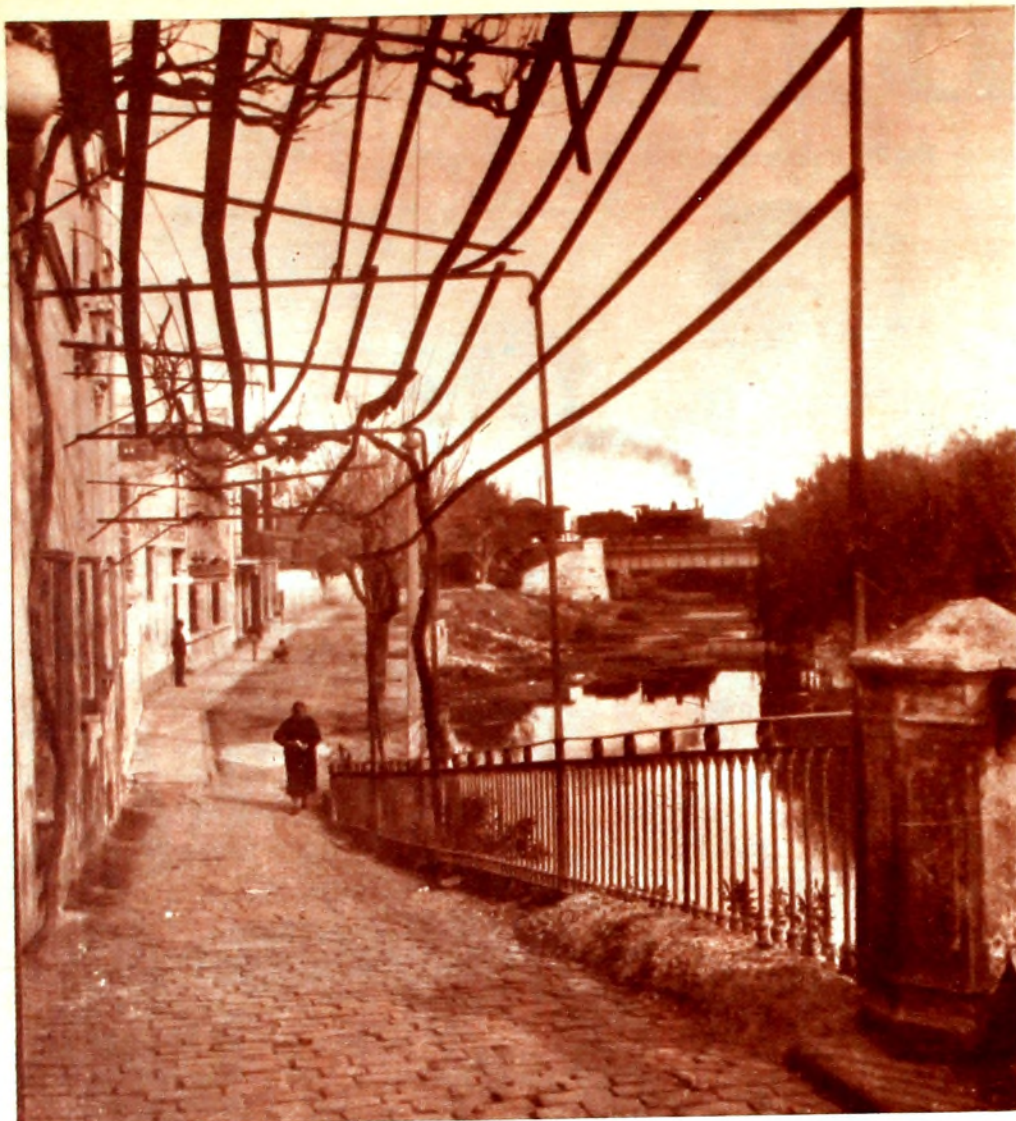
Pero se empezaba a hablar del prodigioso invento inglés, la máquina de vapor que

arrastraba vagones con pasajeros, sobre rieles, entre nubes de humo. Fue por largo tiempo, una idea, sólo una idea acariciada con ardor y poco sentido práctico, idea que abunda en el Uruguay treinta años después de adoptada por los ingleses. De 1853 a 1865, muchos proyectos nacieron y murieron entre obstáculos, oposición o mera indiferencia. La primera iniciativa es de 1853, bajo el gobierno de Giró. Isola y otros com-patriotas, proyectan construir una línea férrea que una Montevideo con Colonia; la Cámara de Senadores lo aprueba en junio; el gobierno concluye en setiembre, y el proyecto naufraga en la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes. A principios de 1854, durante el gobierno de Flores, Ronsttop y De Roy, banqueros belgas, proponen una línea que iría desde Montevideo hasta Río de Janeiro. Flores otorga el privilegio solicitado, pero no vuelve a oírse hablar del proyecto. Dos años después, siendo presidente don Gabriel Pereira, Mr. Robert Rowley solicita y obtiene del Poder Ejecutivo, un privilegio de ocho años para establecer una línea del citado recorrido Montevideo Río de Janeiro, pero es desestimada la solicitud por el Senado.

De haberse concretado alguna de esas tentativas, nuestro país hubiera poseído el primer ferrocarril del Río de la Plata, puesto que hasta 1857 no se inauguró en Buenos Aires, el que unía Plaza Lavalle con Plaza de Flores. Hubiera sido el segundo de América, dado que en Brasil comenzó a funcionar en 1853.

Pero los proyectos abarcaban extensiones desmedidas para las posibilidades de la época, resultando quiméricas e inabarcables. Iban a tener éxito, gestiones de proporción más modesta. Un núcleo de comerciantes montevidenses propone en 1854, una línea férrea que una el Cardal con Montevideo: lo integraban Pablo Duplantier, Carlos Navia, Francisco Hocquart, Leandro Gómez, Juan R. Ruiz y Jaime Vinet. Entraba en el proyecto trasladar a la Unión el mercado de frutos de la Plaza Artola. Durante el gobierno de Pereira queda en pie la propuesta, y en el curso del gobierno de Berro se recibe otra propuesta, por parte de un súbdito inglés, John Halton Buggeln; casi como contrapropuesta a la de éste, presenta en el mismo año de 1861 la suya el ingeniero francés Eugenio Esteban Penot, representando a una sociedad anónima, para construir un ferrocarril desde Montevideo hasta más allá de Miguelete, con un ramal hacia la Unión. Finalizaba el gobierno de Berro cuando se llamó a licitación para dar realidad al tramo férreo que llegara al Cardal, pero el momento político que se vivía lo invalidó. Tampoco había permanecido ajeno a esta preocupación constructiva el espíritu progresista de Buschental, que había propuesto — en la misma presidencia de Berro — una línea que enlazara Montevideo con Palmira, propuesta que rechazó una Comisión compuesta por Manuel Herrera y Obes, Antonio de las Carreras, Cándido Juanicó y Tomás Villalba, presentando a la vez la suya, para que el Poder Ejecutivo contratase la realización de una vía férrea desde la Aduana a San José y Florida, pasando por Las Piedras y Santa Lucía, con ramales a la Unión y a Pando. Lo respalda la Comisión de Hacienda del Senado, pero es otro de los buenos propósitos que no se cumplen. Lo mismo ocurrió con la propuesta de Enrique Murray, contratista del Ferro Carril del Norte de Buenos Aires, ofreciendo unir desde Montevideo, en la Aduana, a la Unión, Las Piedras, Canelones, Santa Lucía, San José y Rosario, y otro ramal, desde la Aduana, con Maldonado, atravesando un túnel de unas 4.000 varas a través de las sierras, hasta el río Cebollati.

Y aunque todas las iniciativas han ido fracasando sucesivamente, resulta claro que la noción de necesidad de un ferrocarril era cosa madura en el ambiente nacional. Empezaba el gobierno de Venancio Flores, 1865. Un español que representa legalmente a una sociedad londinense, don Senen M. Rodríguez, ofrece la construcción de un ferrocarril de Montevideo a Durazno.



Un rincón ciudadano donde no parece haber pasado el tiempo. Captado fotográficamente hace pocos años, en el momento en que, al fondo, cruza un convoy. (Fotografía Juan Caruso).

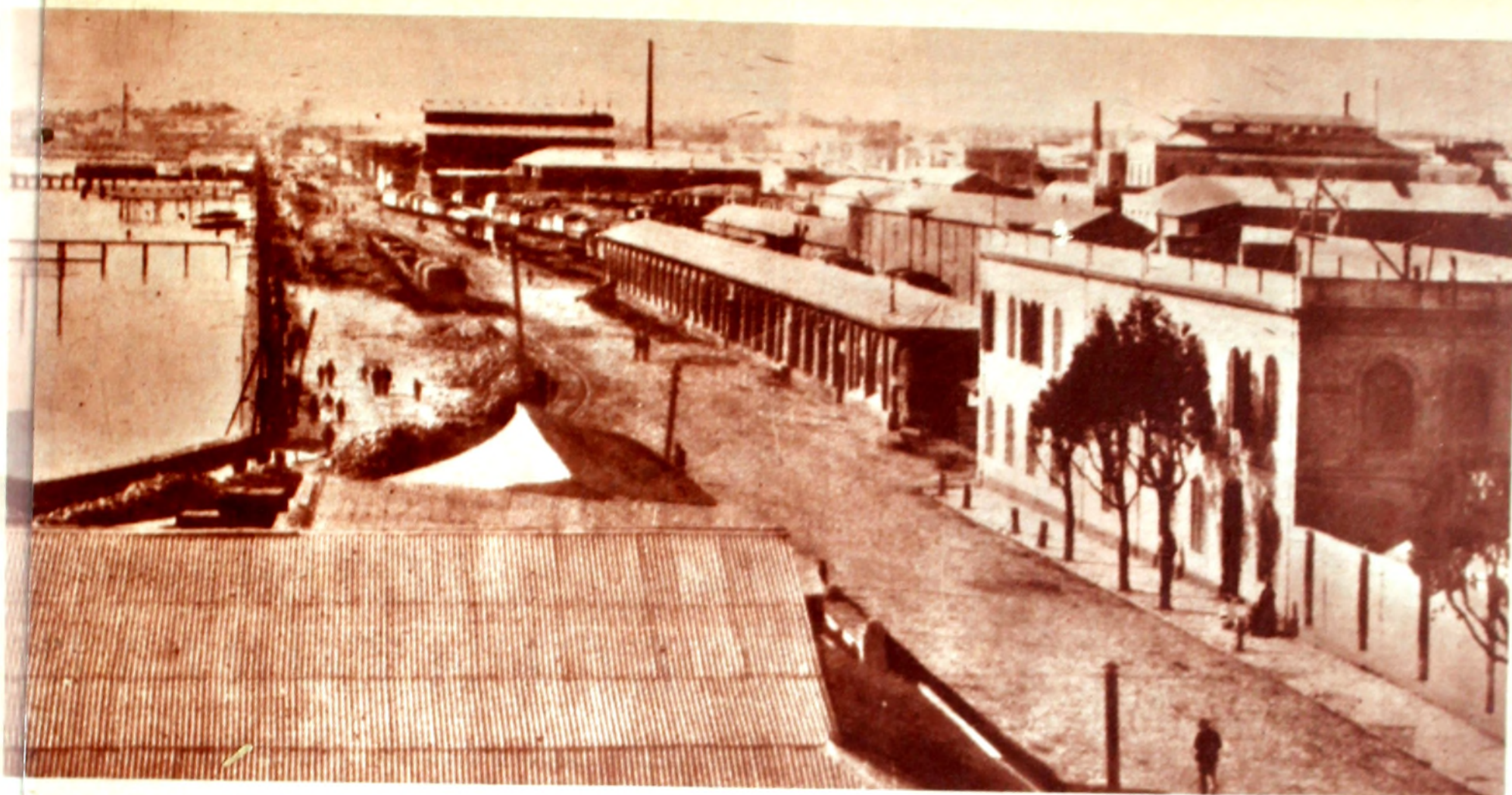
La prehistoria de nuestros ferrocarriles es corta; ocupa un tramo de iniciativas y tanteos que avanza más allá de la mitad del siglo XIX, a través de varios gobiernos, de muchas propuestas y contrapropuestas, de alternativas de entusiasmo y descreimiento, hasta imponer como necesidad la utilización de las novísimas máquinas a vapor que en el Viejo Mundo y en Estados Unidos habían abierto perspectivas insospechadas al porvenir de las naciones.

El sistema de transporte tuvo enconados detractores, porque siempre lo nuevo asusta un poco. En Inglaterra, donde por vez primera corrió un tren en el mundo, en 1825, el invento de Stephenson desató polémicas

tormentosas, y se vio en la máquina un monstruo infernal que iba a devorar al hombre. En un curioso informe sobre "Ferrocarriles del Estado y Locomoción Económica en la República Oriental del Uruguay", presentado al Ministro Herrera y Obes por B. Caymarí, con el apéndice de "un informe técnico" del Ing. Carlos A. Arocena, hecho en la Imprenta de la Nación, en Montevideo y en 1888, el ya nombrado Caymarí resume esas sombrías amenazas que el nuevo medio de transporte iba a acarrear, según sus detractores: "Entre las voces, alarmas, absurdos y protestas que entonces se levantaron, las hubo de todos grados de puerilidad, de egoísmo y hasta



Una locomotora de modelo antiguo, de las que tantos servicios prestaron al país al posibilitar el acercamiento entre la capital y las localidades del interior. (Fotografía de la O. de P. del Concejo Departamental).



Vista general tomada desde la calle Río Negro, de la primitiva Estación del Ferrocarril Central, incendiada en 1891. (Fotografía de la O. de P. del Concejo Deptal.)

oferta no correrá la suerte de las demás. Y tendrá éxito, aunque en el primer momento dicho éxito haya de aparecerse como una derrota. El Poder Ejecutivo niega el convenio que, entre otras cláusulas, estipulaba un plazo para comenzar las obras y el depósito de una garantía en efectivo. Pasaban meses y no llegaba el dinero; el gobierno, complaciente, concedía nuevas prórrogas, pero al fin don Senen M. Rodríguez comprendió que sus representados lo traían a engaño. El español había formado su alianza con una uruguaya de estirpe patriótica, doña Bernardina, hija menor de don Joaquín Suárez, y tenía celo verdaderamente patriótico en sacar adelante su empresa. No se arredró por la defección de los poderdantes, y reunió un grupo de uruguayos entusiastas que contribuyeron a formar la compañía del "Ferro Carril Central del Uruguay", que así se llamó. Pidió la concesión dada a los ingleses. Quien se ocuparía directamente en el asunto, será el Ministro de la Guerra y Marina, el entonces coronel don Lorenzo Batlle; desde el 1º de agosto de 1866 hasta mediados del '70, actuará activamente, junto al general Flores y al Dr. Francisco A. Vidal, "co-

adyuvando —dice Pérez Montero— con elevado patriotismo en el esfuerzo más grandioso y de más trascendencia económica realizado en el país por una empresa netamente uruguaya". Subrayemos, pues vale la pena: una empresa **netamente uruguaya**. Don Senen M. Rodríguez obtendrá la concesión solicitada.

¿Quiénes integraban la flamante compañía de ferrocarriles? Don Daniel Zorrilla, como Presidente; Joaquín B. Belgrano, Secretario; y Antonio M. Marques, Juan Miguel Martínez, Juan D. Jackson, Tomás Tomkinson, Jaime Cibils, Juan Mac Coll, Juan Bautista Capurro, Pedro Varela y John Prodfoot que, por residir en Londres, se encargó de las negociaciones y compras necesarias en dicho país. Era administrador general, el tesorero don Senen, que duplicaba el capital a fuerza de fe, capacidad y desvelos.

No fueron pocos los obstáculos; para medirlos, baste con saber que se tardó casi diez años, sólo en determinar el punto de partida, ubicado en muchos proyectos en la Plaza Artola. Pero se decidió al fin escoger la playa de la Aguada, que benefició la urbanización de la zona norte y la deliración de la Rambla Sud América. Una

vez determinada la ubicación de la Estación Central, eran problemas anexos los del emplazamiento de depósitos y talleres. La razón social Cornelio Guerra Hnos. y Cia., ofrece entonces 40 000 varas cuadradas —lo que se conocía por Saladero de Maza— con tal fin, si el directorio del Ferrocarril obtiene del gobierno igual cantidad de terreno submarino frente a su propiedad. Comprensivo, el gobierno accede a la permuta, y el decreto ley que firma don Lorenzo Batlle, entonces ya como presidente de la República, y su Ministro el Dr. Rodríguez Cabello, fue el sustento legal del trazado de la mencionada rambla, y del amanzanamiento entre esta y la bahía, desde los Corrales de Abasto hasta el arroyo Miguelito.

Los trabajos se inauguraron, en medio de la lógica expectativa, el 23 de abril de 1867, en el Paso del Molino. Acontecimiento memorable. Por el trayecto del Paso hasta el lugar de la ceremonia, la calle se alegraba con los colores de las banderas de las naciones amigas. En el puente y en el predio oficial, arcos de triunfo señalaban el fasto. En uno de ellos campeaba esta leyenda: "Al primer ciudadano de la República. Ley - Paz - Progreso y Libertad"

En el improvisado anfiteatro se vio al gobernador Flores y al presidente del Directorio, Daniel Zorrilla, el uno empujando la carretilla y el otro asiendo la pala, simbólicos implementos que los herederos de don Senen M. Rodríguez donaron al Museo Histórico Nacional. Comentaría "El Siglo": "Fue un acto solemne, el momento en que al hacer el señor Gobernador el primer azadonazo, 200 operarios abrían la tierra con sus instrumentos de trabajo". Palabras de paz y concordia pronunció Flores, y asimismo su Ministro de la Guerra, el Gral. Batlle y el Ministro de Hacienda; y tampoco faltaron los discursos de Daniel Zorrilla y de Rodríguez.

Cuando al fin se inauguró el tramo de unos 17 kilómetros, de Bella Vista a Las Piedras, le tocó inaugurar la línea a quien tanto hiciera por auspiciar el ferrocarril nacional, el Gral. Lorenzo Batlle, entonces Presidente de la República.

No ha sido nada fácil construir lo construido. El capital es insuficiente y el Estado no está en condiciones de ayudar. La economía del país se debilita, merma el tránsito de pasajeros, y la compañía sólo tiene pérdidas. Para traspassar la concesión, es necesario proseguir la obra. Don Senen Rodríguez va a Londres y obtiene un empréstito de 300.000 libras. Se concluye el puente sobre el Santa Lucía, la Estación Central, los talleres de Bella Vista. Pero no podían con el esfuerzo enorme; tres inviernos londinenses minaron la salud de don Senen, que regresó a Montevideo para morir, con sólo 48 años, en 1872.

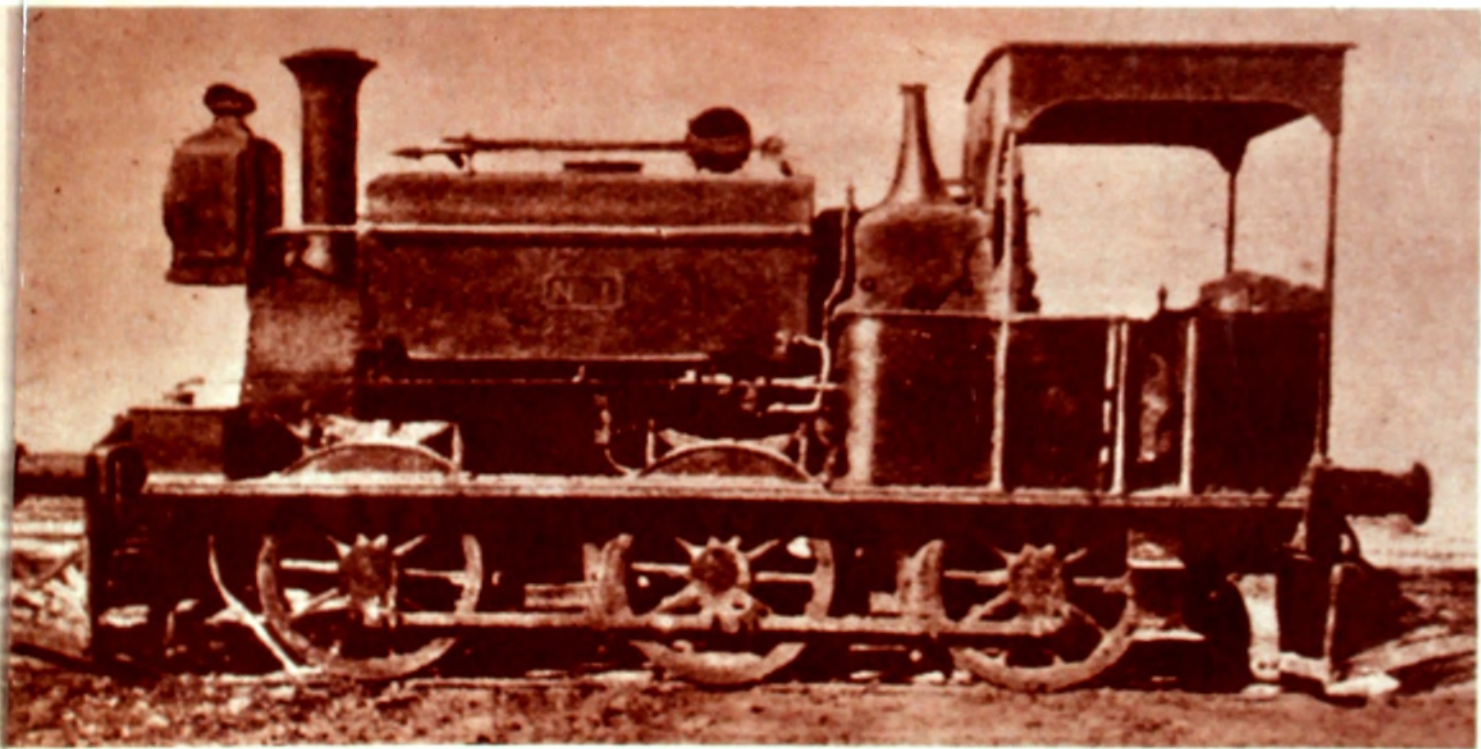
Y en la época de Latorre, la empresa se convierte en "The Central Railway Ltda.", que dio fin a la tarea denodadamente emprendida por aquellos pioneros, completando con sus capitales, la magna aventura progresista que el ferrocarril llevó a la República.

De nuevo, otro Batlle —don José Batlle y Ordóñez— se preocupará del destino de los ferrocarriles, ambicionando su nacionalización; y hacia 1928 —un año antes de su muerte— ya eran del Estado, el ferrocarril del Norte, el de Trinidad a Durazno, el de Empalme Olmos a Maldonado, y el de San Carlos a Rocha.

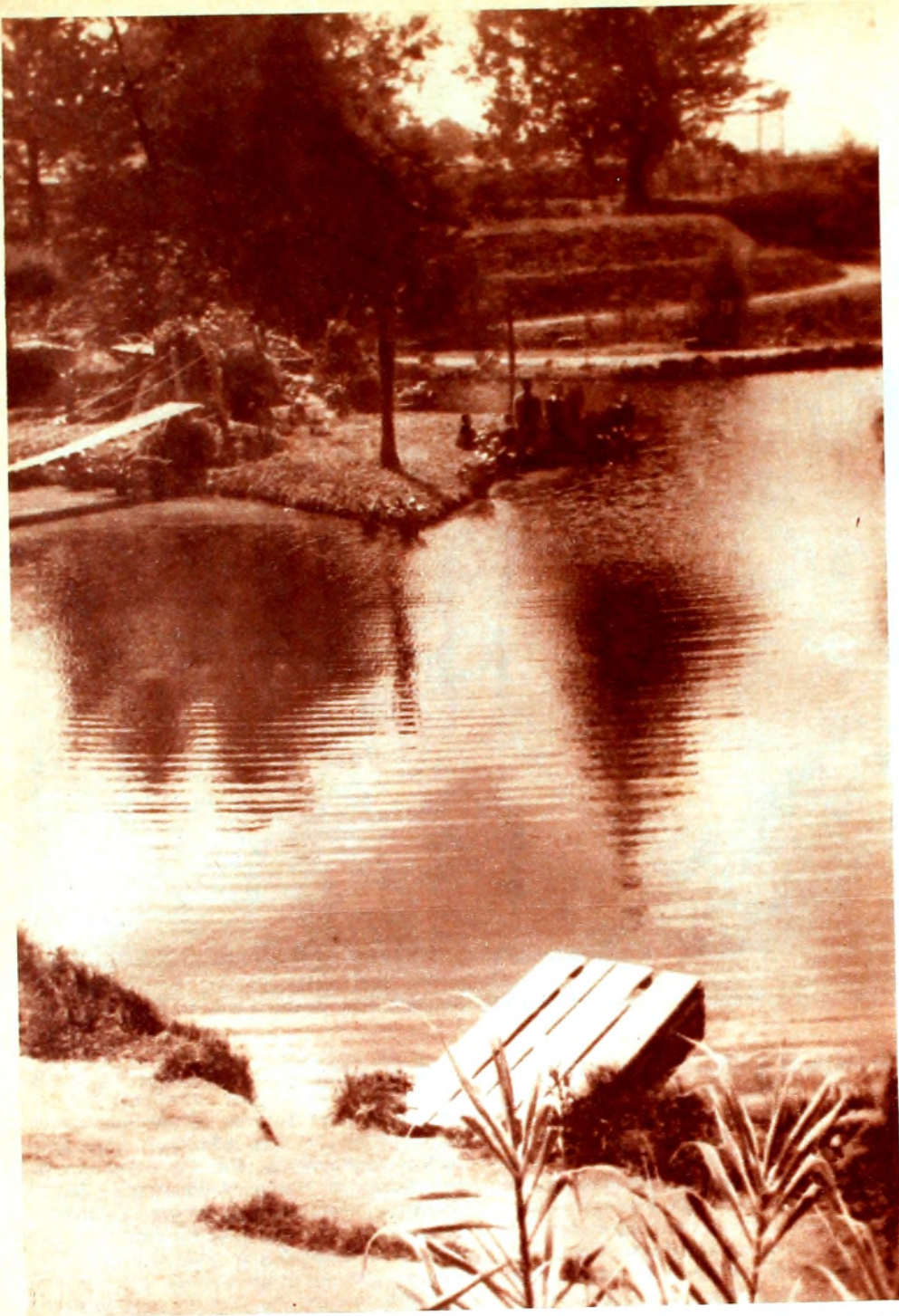
Se han ido aquellos hombres y han cambiado los tiempos, se ha modificado la fisonomía del país y máquinas modernas han reemplazado a las primitivas. Pero éstas tuvieron un significado trascendente, y su silueta que es hoy jadeante anacronismo, representó en su hora un símbolo de progreso y bienestar para la República.

Dora Isella RUSSELL

(Especial para EL DÍA)



Así era la Locomotora N° 1 del Ferrocarril Central uruguayo. (Fotografía de la O. de P. del Concejo Departamental.)



El río San Pedro forma también lagos tranquilos entre espacios jardineros.

EL agua proteica, en cuya corriente, como pensó Heráclito, no nos mojamos dos veces, y que es una y diversa, viajera incesante, nace en tierras del Ecuador de la

cimera nevada de los volcanes o de sus entrañas en las que alientan fuegos sempiternos. Sucesivamente turbulenta o remansada, en reposo dentro de su cauce tran-



El caudaloso río Zamora, en el Oriente, es apenas navegable en partes.

AGUA ECUATORIAL

quilo, descolgándose en torrente o reventando en catarata, cumple con su destino de marchar hacia la oceánica inmensura, llevándose la visión de cielos distensos, de vegetales riberas, contraluces de rocas, transeúntes ojos de puentes, vértices de horizontes.

El agua ecuatorial adquiere formas distintas en sus pasos serranos o en su libre circular por las lindes litorales, e imprime su temperamento a los ríos, ya bordados de floresta por los campos de armoniosos contornos, raudos en la vecindad marina, o en regiones de Oriente, impetuosos y arremolinados, como si quisiesen recordar a los de oscuras corrientes de los poemas de Homero.

Vitales ríos, como el Guayas, un poco Nilo de América por sus fecundantes arterias, por su dilatación, por sus largas ondas antiguas y recientes en las que se enlazan arqueología y poesía y muerte y resurrección de peces y de algas. Ríos que se ocultan, soterrados, para reaparecer; que figuran, a veces, sobre las arenas de su tránsito, hilos tenues, y se derraman después, abundantes, enriquecidos en su confluencia, ya clivados de los leyes despojos que llevaron en antes, y fuertes ahora para empinar sobre su lomo las barcasas del trópico.

Es el Machángara, río quiteño que circula por el costado sur de la ciudad, no menos flaco ni escaso que el Manzanares de Madrid o el Rimac limeño, pero entonado, más tarde, cuando saiva los alrededores de Pichincha, para convertirse en río crecido, en el San Pedro que baña el valle de los Chillos y serpea, rumoroso, entre verdes alfombras, con suerte semejante a la de ríos que como el Tajo parece estático en torno de Toledo, cinturón azul o gris, según las celestes luces, corriente luego animada y abocinada a la vera de Atanjuez, para justificar la soledad amena de que hablara Garcilaso, así, encalmado o violento, en su curso de las nieves de Gredos hasta su paso por veredas de Lisboa en donde es el Tejo que ya presiente las ondas salinas en las que ha de fundirse.

Ríos, casi todos, que marchan al Pacífico o al Atlántico, por el grande Amazonas; que vencen a los Andes, como el Carchi, el Chota, el Guailabamba, el Chanchán, o rompen la cordillera oriental, gigantesco e impetuosos, como el Pastaza, el Paute y el Zamora.

Y como en reposo de los viajes fluviales, los lagos que se dijera detenidos, como el San Pablo, junto a la pequeña ciudad de Otavalo, con cierta fisonomía de miniatura



El río San Pedro, en uno de sus remansos de "soledad amena" en el Valle de los Chillos.

RIAL

La pintoresca laguna de Colta, que se asienta a las faldas de los volcanes Chimborazo y Carihuayrazo.



La pintoresca laguna de Colta, que se asienta a las faldas de los volcanes Chimborazo y Carihuayrazo.

una, con delgadas olas y gaviotas pequeñas el de Yaguarcocha, en Ibarra, cuyo nombre enrojecido que le da el nombre que se mantiene, tal la leyenda, desde el edificio de los indios en los días de la conquista; el de Cuicocha, apretado por islotes y aislado, como en fin de mundo, doblemente cráter de algún volcán que se cedió en el misterio telúrico, o la quieta profunda laguna de Colta, a la que vigila el Chimborazo y el Carihuayrazo. Pero en los ríos de Oriente el agua ecuatoriana tiene la memoria de los más largos cursos. El Aguarico, nace en los Andes ecuatorianos, fronterizos de Colombia. El Coca desciende desde los altos Antisanas, en la cordillera de Saraguro. Ambos van a engrosar el Napo. El Napo, río que en su carrera recoge a los ríos de Saraguro y otros, como al Curaray que baña las montañas de los indómitos aucas. El Pastaza, otro gran río oriental "formado" por los ríos Patate y Chambo que recorren las aguas interiores de las Provincias de Cotopaxi, Tungurahua y Chimborazo, abre una brecha profunda en la Cordillera Central de los Andes y después de dar el famoso salto de Agoyán, lentamente va desahogándose en un río de llanura. La navegación sólo es posible, sin exponerse a los peligros, desde la confluencia con el Bombus. Desde Mera es demasiado torrencial su curso y sus numerosas islas o islotes impiden su aprovechamiento como vía de comunicación. El río que allende Baños truena entre las rocas negras, desnuda, de corte profundo, se extiende, más lejos, ya libre en su curso de valle. El río que mantuvo con el silencio un diálogo mudo en sus paseos de obsequio a la Naturaleza, en sus meditaciones que tuvieron por escenario el paisaje por donde aquel otro tributario del Amazonas, pugrando por salir de entre las rocas oscuras, revienta en cascadas tan espectaculares como la Inés María, surtidor que perpetuamente, los colores del iris como un caleidoscopio de agua. Los ríos de nombres de fieras o nombres de santos, tales El Tigre, el Santiago, o el silencioso Zamora, río meridional que nace en Loja y sale al Oriente venciendo los Andes y en los altos de su curso, en cuanto encuentra, raramente, orillas plácidas, suele sacar sus arenas de oro. Los ríos citadinos, como el Ambato, que en su curso canta en son de poeta, pule como el martillo las piedras de su cauce y mueve la rueda de los molinos para filtrar delgada la arena. El ibarriño Taguando más río de agua que de bogar. El Cutuchi que desfila en su curso por la mitad de Latacunga, en

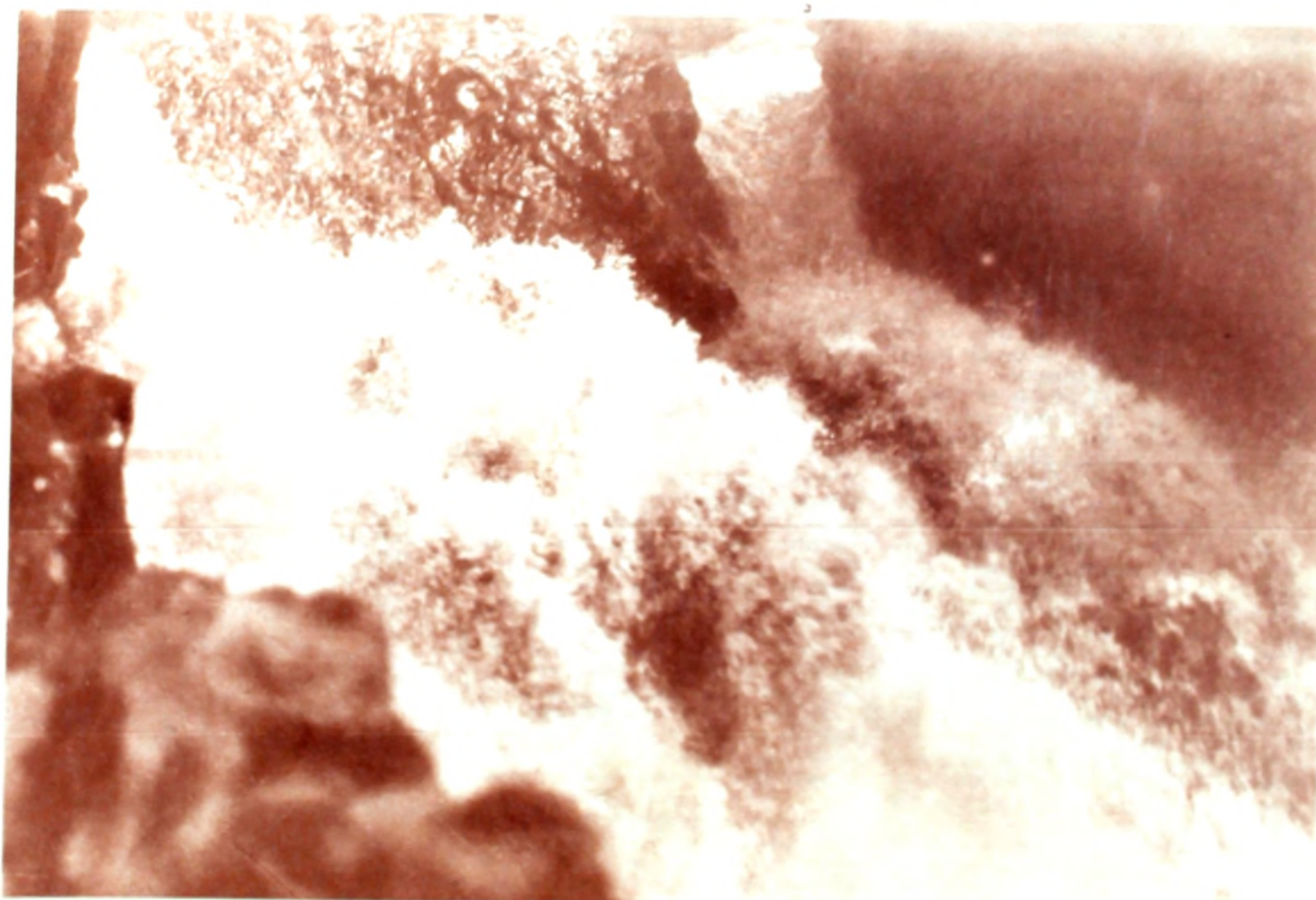
donde se dan aires de égloga retardada. O el Tomebamba, en Cuenca, de nombre y fisonomía castellanos, río que trae olor de melocotones, remembranza de álamos. Agua que si en el lago agraciado está dócil, suave, clara, si en el río serrano espeja como recién desprendida de su nieve, en el costero corre para impulsar veleros, y en el oriental es torbellino que salta en espuma, o cuando brazo aplacado, entre palmeras o plátanos, baña al sureste para los yambos esquivos y las indias de salvaje belleza.

Augusto ARIAS

(Especial para EL DIA)



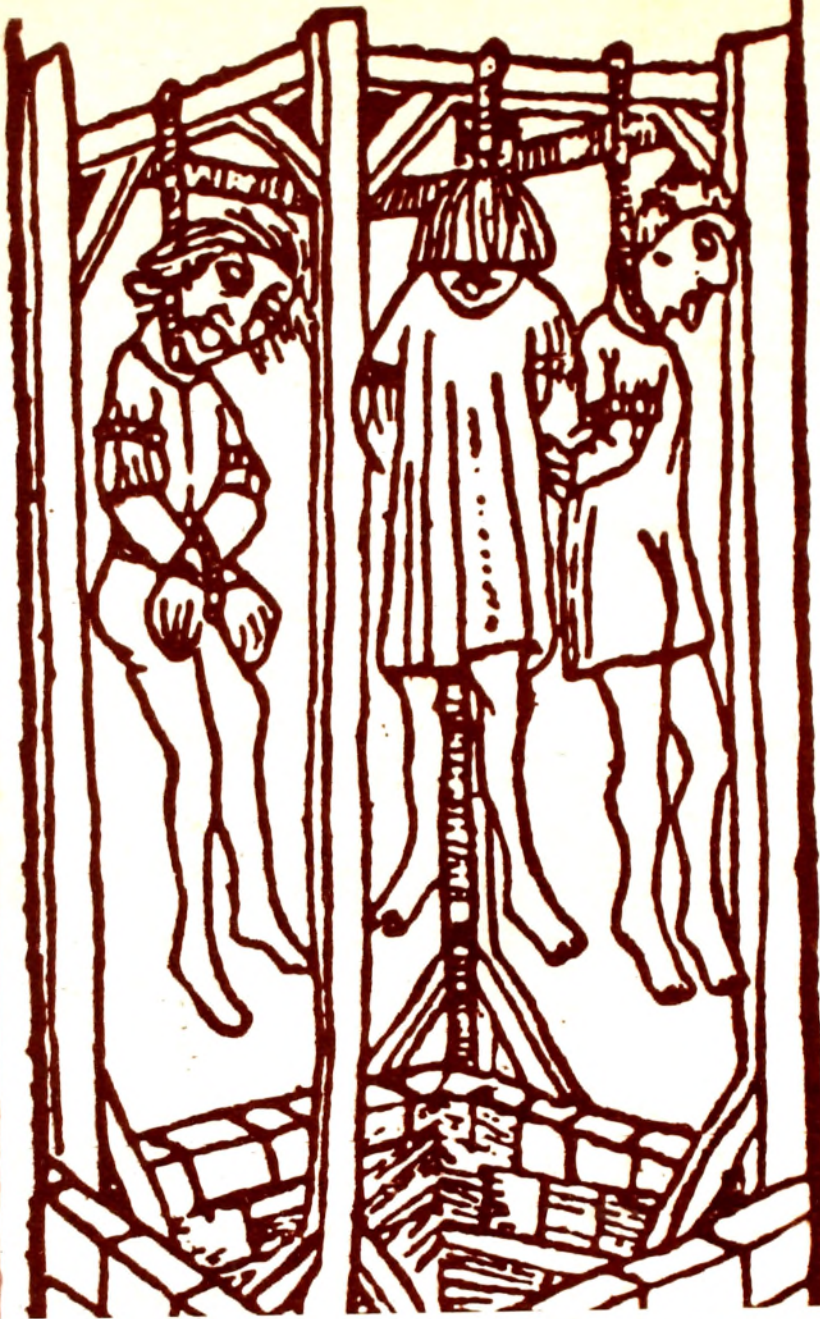
Un aspecto del lago San Pablo, en Otavalo.



La cascada Inés María, pulverizadora que se forma cuando las aguas del río Pastaza revientan entre las rocas de



Ilustración para la primera edición del "Petit Testament", de Villon.



Un grabado del "Grand Testament", edición de 1497.

FRANÇOIS VILLON, PRIMER GRAN LIRICO DE FRANCIA

IMPRECISAS y en algunos casos contradictorias suelen ser las referencias biográficas en torno a François Villon. Su figura, envuelta en intrincada maraña anecdótica, se nimba así de legendario misterio haciéndose mítica a fuerza de evadir la realidad histórica.

Se tiene por cierto, sin embargo, que fue Guillaume de Villon, capellán de Saint Benoît le Botourné, quien al adoptar al pequeño y por entonces desvalido François de Montcorbier, hijo de una viuda pariente cercana suya, dio a la posteridad el nombre de quien habríamos de reconocer como el primer gran lírico de Francia. Fue también este clérigo, de buena voluntad y sólida posición económica, quien le hizo estudiar en la Universidad y quien en todo momento, de uno u otro modo le ayudó durante su agitada y mísera existencia.

François Villon había nacido en París en 1431, año en que fue quemada viva Juana de Arco. Oposición, hambre y abandono sumaron en aquel oscuro período de la dominación inglesa y aun luego de la retirada del invasor, para completar el cuadro de una Francia trastocada por el odio, lacerada y sufriendo hasta la humillación. En esa atmósfera turbulenta y trágica y en contacto con la más ínfima ralea, junto a bandoleros, beodos y tramposos, el poeta fue forjando su demoníaca personalidad. Desposeído de todo escrúpulo, sin freno moral de ninguna especie llegó al robo y hasta al asesinato. Largos períodos de su vida transcurrieron en la prisión —a pan y agua, con los pies encadenados, según su propia confesión— o errando fuera de su ciudad, huyendo siempre de la justicia que le requiere para encarcelarlo o lo rechaza forzándolo al destierro.

¿Cómo termina la vida de este bardo malhechor y vagabundo? Nadie ha podido precisarlo con exactitud. Lo cierto es que en 1463 se ve de nuevo mezclado en un oscuro y sangriento conflicto a consecuencias del cual es sentenciado a la horca. Tiempo después se le perdona y se le condena al destierro. Desde este momento nada

se sabe de él, suponiéndose que entonces la miseria o la peste hubieran dado fin a su azarosa existencia.

¿Pero qué rara virtud tiene en su canto este juglar desventurado, capaz de hacernos dejar de lado la repulsa que su vida pueda inspirarnos e impulsarnos a admirar tan sólo el auténtico fulgor de su lirismo?

En primer lugar, y para un somero replanteo de la trascendencia y valor de su poesía es necesario que nos remontemos a la lírica francesa de la primera mitad del siglo XV y consideremos a aquellas dos figuras que con François Villon constituyen la trilogía poética del momento: Alain Chartier y Charles d'Orléans. La ingenua y hasta pueril producción literaria de ambos y aun en aquellas obras en que, por el tema tratado parecieran querer ahondar en problemas sociológicos o humanos, no deja de ser en todo momento más que un hábil manejo de palabras a la manera de un amable e intrascendente juego cortesano. Tal es el caso del "Quadriloge Inventif" de Chartier en el cual figuras alegóricas (Nobleza, Plebe, Clero, Campesino) se reprochan los males de la guerra tratando de encontrar remedio para ellos mediante artificiosos discursos e interminables diálogos. Idénticas características podemos encontrar en el "Livre de l'Espérance" del mismo autor, quien se vuelve allí a los antiguos por constituir éstos un tema preferido de los franceses de entonces, ávidos de todo lo que interesara al humanismo italiano.

En cuanto a Charles d'Orléans, considerado en su tiempo como el primer poeta de Francia, si bien es cierto que el largo período de cautiverio —hecho prisionero por los ingleses, vivió veinticinco años en una prisión de Londres— dejó en su obra algún leve acento de melancolía o de nostalgia, es muy poco en verdad lo que de sus desventuras llegan a decirnos sus "ballades", "rondeaux" o "virelais" destinados a cantar el amor cortesano o sus azucaradas alegorías en torno a los temas eternos de la Primavera, la Belleza y la Juventud.

El arte para Chartier y para Orléans no

es en suma más que una bella manera de expresar lo que pudiera ser comprendido, cantado y admirado por el mundo de la Corte, sin razón alguna fuera de este amable motivo, fundamental en la creación artística de ambos.

Pues bien; es justamente frente a esta artificiosidad a este academicismo decrépito que Villon oponiéndoles su autenticidad y su vigor expresivo toma ante nosotros las reales dimensiones que lo caracterizan como al primer gran lírico de Francia.

Con Villon el poema deja de ser muestra de destreza técnica, pierde su carácter de frívolo pasatiempo —carácter que había de retomar un siglo más tarde, en virtuosismo verbal de Marot— para hacerse testimonio

vivo del dolor, no ya individual sino colectivo y expresar con sinceridad, casi con brutal crudeza, todo aquello que desangra su alma ante la visión del propio, pero también ajeno, sufrimiento.

La producción de Villon no es muy extensa, pudiendo decirse que toda ella se condensa en el "Petit Testament" y en su obra capital: "Le Grand Testament", escrita en gran parte en sus años de prisión y en donde el poeta se extiende en una amarga confesión de su vida disipada.

Si en el "Petit Testament" —cuyo título real es "Lais" (Legs) de Maître François Villon— el poeta valiéndose de su agudo espíritu satírico alcanza momentos de singular hondura, es en el "Grand Testament" superado ya el plano de burlesco y la bufonería, que encontramos al auténtico Villon, el Villon vibrante y doliente, el que canta el propio vicio y el propio mal pero que recoge al mismo tiempo el clamor desolado de toda la sufriente humanidad.

Despojado de todo artificio, en un estilo personal, sobrio, seco, nervioso, a veces con giros inesperados o expresiones crudas, Villon logra en todo momento una variedad que disipa toda posibilidad de monotonía en su obra. De ahí que en el "Grand Testament" sean intercaladas sorpresivamente las famosas "ballades" que alcanzan independientemente del resto de la obra una acogida popular que aún hoy en cierto modo perdura.

—Mais, où sont les neiges d'antan...? ¿Quién no recuerda este ya proverbial ritornelo de la "Ballade des Dames du temps jadis"?

¿Y quién no se estremece hasta el escalofrío ante el lamento hecho plegaria de la "Ballade des pendus" (Balada de los ahorcados)?

Son en ésta los propios cadáveres, pendientes de la soga en el patíbulo levantado en la plaza medieval para público espectáculo, quienes dirigen la palabra a los transeúntes implorando la piedad humana y la absolución ante la Providencia.

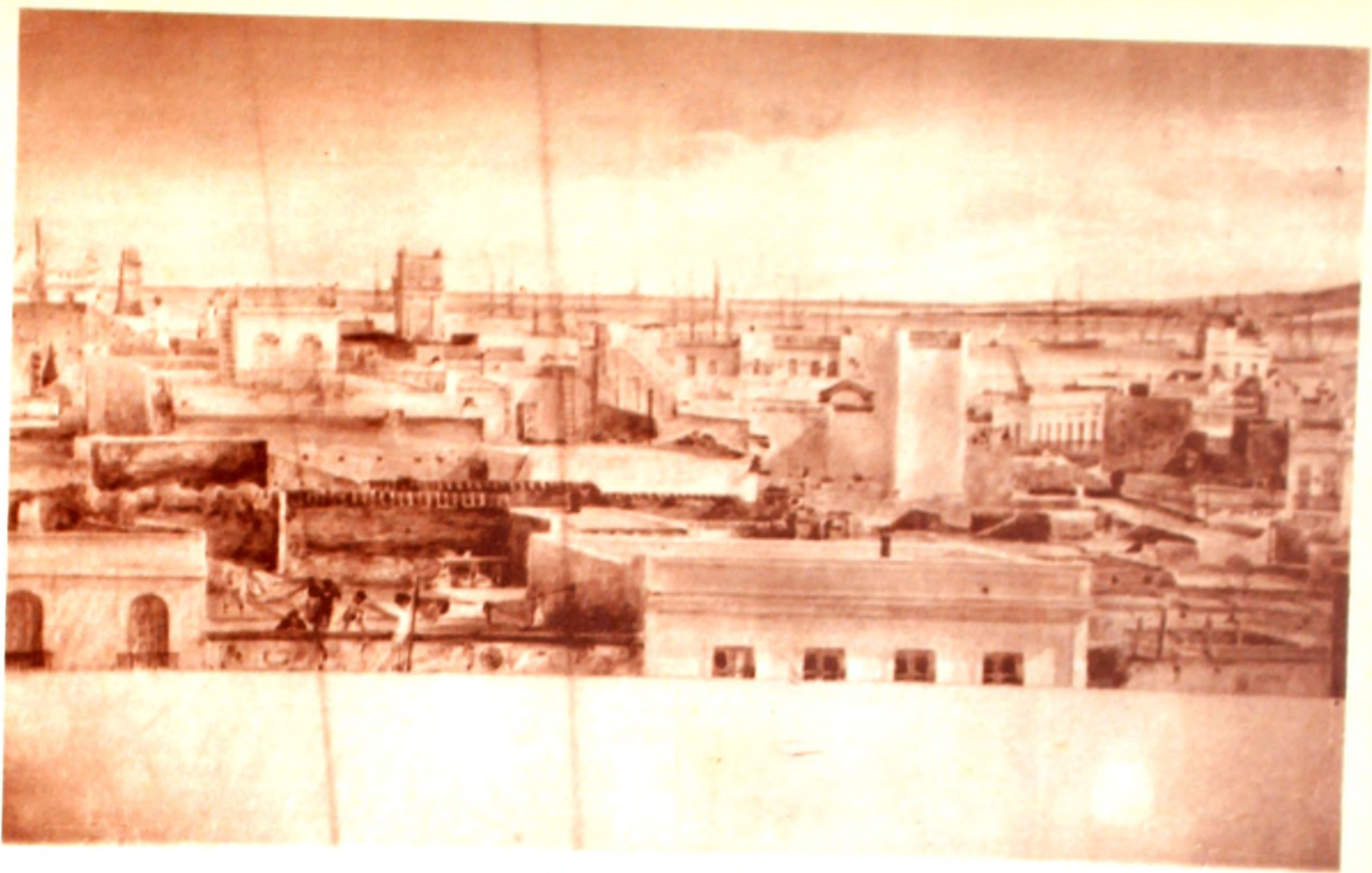
Es un lúgubre tañido el que eleva este coro de cuerpos oscilantes, mecidos por el viento y que vibra en el desesperado acento de estos versos dictados por la angustia y la desolación. Allí Villon, frente a la muerte que tantas veces viera de cerca y que en mayor o menor grado parece estar presente en toda su obra, nos dice con desgarrador realismo su sentimiento de horror ante la descomposición corpórea, sentimiento éste que le mueve hacia la conmiseración más profunda por el género humano y de donde extrae la más grande y patética lección de igualdad.

Creemos que por esa sinceridad impetuosa, por esa originalidad nacida de lo espontáneo y, más aún, por esa angustia que le asemeja a los líricos de nuestra época, Villon, músico, juglar y poeta vagabundo del medioevo, franqueando las barreras que le confinan en su siglo, no sólo se coloca a la vanguardia de los más puros poetas del romanticismo sino que llega hasta nuestros días para traernos, incólume, su mensaje de infinita piedad.

Marta LAGARMILLA
DE SORIANO
(Especial para EL DÍA)



Escena de la vida de estudiante. Estampa de los tiempos de François Villon.



Retrato de Adolphe d'Hastrel por Ch. Ha-
rre, litografía de Bry en el álbum de Re-
cuerdos Musicales (cantos populares, vales,
danzas y minués) recogidos en Mon-
tevideo y dedicado a las señoritas Rosita
Chaillon y Luisita d'Hastrel. Colección
Octavio C. Assunção.

Vista general de Montevideo. Acuarela original. De esta pieza se sacó la reproducción litográfica para el Album de la Plata. Colección
Octavio C. Assunção.

ADOLFO D'HASTREL PINTOR COSTUMBRISTA

táneo, sin amaneramiento; así, tradujo con un señalado matiz poético, dibujos con temas locales, costumbres, retratos de damas y caballeros y evocación de fiestas y bailes populares. Integra con honor el reducido número de los altos valores precursores de la pintura rioplatense.

Nació d'Hastrel en un Cantón del Bajo Rhin, el 13 de octubre de 1805, siguiendo desde muy joven la carrera de las armas por imposición paterna. Su padre, el Barón Etienne d'Hastrel, era General de División del Ejército francés.

Adolfo fue voluntario en 1825, incorporándose a la Artillería de Marina de Francia; en 1829 tenía el grado de Teniente. Diez años después integró las fuerzas francesas que salieron de El Havre hacia América para reforzar el bloqueo a Buenos Aires, después de las discrepancias entre Rosas y el representante del Gobierno de Francia. Ya en estas latitudes, actuó en el mes de abril de 1839, como Comandante en la Isla Martín García, entonces estratégico punto en la boca de la entrada de

los ríos Paraná y Uruguay. Algunos meses después, en setiembre, el General Rivera declaró la guerra a Rosas, quien a su vez hizo invadir el Uruguay con un poderoso ejército al mando del General Pascual Echagüe. Montevideo se preparó para la defensa y fue Adolfo d'Hastrel el encargado de planear el refuerzo de las fortificaciones, capítulo de nuestra Historia que tuvo un paréntesis en la Batalla de Cagancha.

Durante la permanencia de d'Hastrel en la isla Martín García realizó algunos trabajos, dibujos titulados: "Vista del fondeadero del Canal Sur" (hoy Museo de Luján); "Desembarcadero de la isla", "Una vista del Carmelo desde el arroyo de las Vacas" y una "Vista de la Colonia del Sacramento".

D'Hastrel regresó a su patria el 23 de noviembre de 1840 a bordo del mismo brick, "Le Cerf", en que había llegado al Uruguay. Después de una permanencia en el Brasil, en Río de Janeiro, arribó definitivamente a Tolón el 4 de marzo de 1841.

Caballero de la Legión de Honor, abandonó la carrera militar en 1847 por razones

de salud, recibiendo una pensión del Gobierno de su patria. (1)

La producción de d'Hastrel comprende temas de Montevideo, Buenos Aires y litoral argentino y de otros lugares, realizados a lo largo de sus viajes y recogidos en sendos álbumes de litografía publicados en París entre 1845 y 1850 titulados: "Galerie Royal de Costumes" (Río de la Plata); "Album de la Plata" (Vistas de Montevideo y Buenos Aires); "Costumes de l'Amerique du Sud"; "Souvenirs du Brésil"; "Souvenirs de Paris"; "Souvenirs de Cherbourg"; "Album de l'Ile de Sainte-Hélène"; "Espagne et Italie"; "Marines et Ports de mer" y trece álbumes más de diferentes partes del mundo que fueron vertidas a la litografía por el propio d'Hastrel, e impresas por Augusto Bry, Eugenio Cicri, Muller, Clerget, Sabatier, Bayot, Portier y grabadas por Bry, Thierry y Lemerrier, en la época de oro de la litografía.

W. E. LAROCHE

(Especial para EL DIA)

(1) D'Hastrel vivía aún en 1870; entonces se precisan las referencias, ignorándose fecha y lugar de fallecimiento. Para mayor información, cabe señalar que el Museo de Luján, además del dibujo mencionado en el texto, posee un "Autorretrato" fechado en 1872.



Interior de su taller. Oleo original. En este cuadro autobiográfico — si es aplicable el término — se presenta el autor en su ambiente íntimo rodeado de sus elementos de trabajo. En el caballete, cuadro inconcluso de la Iglesia Matrix y en las paredes los gauchos y los soldados de la época de la Defensa. Colección Octavio C. Assunção.



Adolphe d'Hastrel, relator gráfico de las modas de los tiempos en que visitó estas latitudes, dedicó la línea de su espíritu a reproducir encantadoras figuras femeninas, como esta de "Una montevideana". Esta hermosa pieza, probablemente una de las mejores, y en impecable estado de conservación, pertenece a la Colección Octavio C. Assunção.



Pagoda Blanca construida en la capital de la provincia de Sue-Yuan. A sus lados están grabados los textos de los libros clásicos de Buda.

EN el antiguo idioma sánscrito la palabra "stupa" significaba "depósito"; de ella deriva el verbo latino *stipare* —llenar— y el sustantivo "*stiva*" —estiba.

Del primitivo significado de "depósito", *stupa*, indicó en la India —donde se prac-

tica el rito de la cremación — la urna en la cual se conservaban los restos incinerados. Al fallecer Buda, su cuerpo fue incinerado con maderas perfumadas y sus discípulos conservaban los restos de la incineración en vasos —*stupa*— los cuales fueron

más tarde depositados en edificios construidos para ese fin y llamados *bat-kodeh*, palabras que significan literalmente "ídolo-templo".

De *bat-kodeh* deriva la palabra "pagoda" que, siendo un compuesto de ídolo y templo, simboliza al mismo tiempo respeto y creencia.

Las primeras pagodas fueron construidas, pues, con el fin de conservar los restos incinerados de Buda; pero, con el pasar del tiempo, se construyeron pagodas sin aquellos restos y con el sólo fin de infundir "respeto y creencia" y adorar a Buda en ellas.

Cuando se introdujo la religión budista en China, también en esa nación se construyeron pagodas. La primera de éstas data del año 193 d. C., cuando Tsai Yin levantó en Yan Chou un templo a Buda y dispuso en el interior del templo una pagoda. Desde entonces hasta hoy se han continuado construyendo en China pagodas de distinta importancia y de distinta altura; las más bajas miden un metro y las más altas ochenta metros.

En su origen no se daba importancia a la altura; pero como las creencias taoístas suponen que en el cielo habitan las hadas, cuando las creencias taoístas se mezclaron con las budistas, se aumentó la altura de las pagodas con el fin de acercarse más al cielo, o sea al reino de las hadas.

Al aumentar la altura, naturalmente aumentó el número de pisos; por eso, aunque existen pagodas de un solo piso, generalmente se construyen en tres, cinco, siete y nueve pisos; la más alta tiene quince pisos.

En un principio se disponía un templo budista dentro de una pagoda, ubicado frente al altar —o Santuario— o al lado de él. Es claro que la pagoda era más importante que el Santuario, porque ella contenía las cenizas de Buda que imponían "respeto y creencia". Más tarde se construyó la pagoda detrás del Santuario o en el exterior del templo; más tarde aún se construyeron templos sin pagodas y pagodas independientes de los templos.

En China se consideran cinco clases de pagodas: de maderas, en tumbas, en ladrillos, de Lamas y Kin Kan.

En el primer período se construían de madera; pero ese material no resistía las inclemencias del tiempo, tan es así que se conserva una sola pagoda de madera: fue erigida en el distrito de Yin, en la provincia de Shan Si, al norte de China, y data del año 1056.

En los sepulcros de los budistas se construyen pagodas "en tumbas" que no son muy altas. La más antigua, que se conserva hasta hoy está en el templo de Shen Tjen, situado en el distrito de Li Chen de la provincia de Shang Tun.

Las pagodas de ladrillos podrían llamarse con más propiedad en la clasificación men-



Pagoda en porcelana, en la montaña Fuente de

LAS PAGODAS

cionada "pagodas de mampostería", porque si bien la gran mayoría son de mampostería de ladrillo, hay algunas de mampostería de piedra.

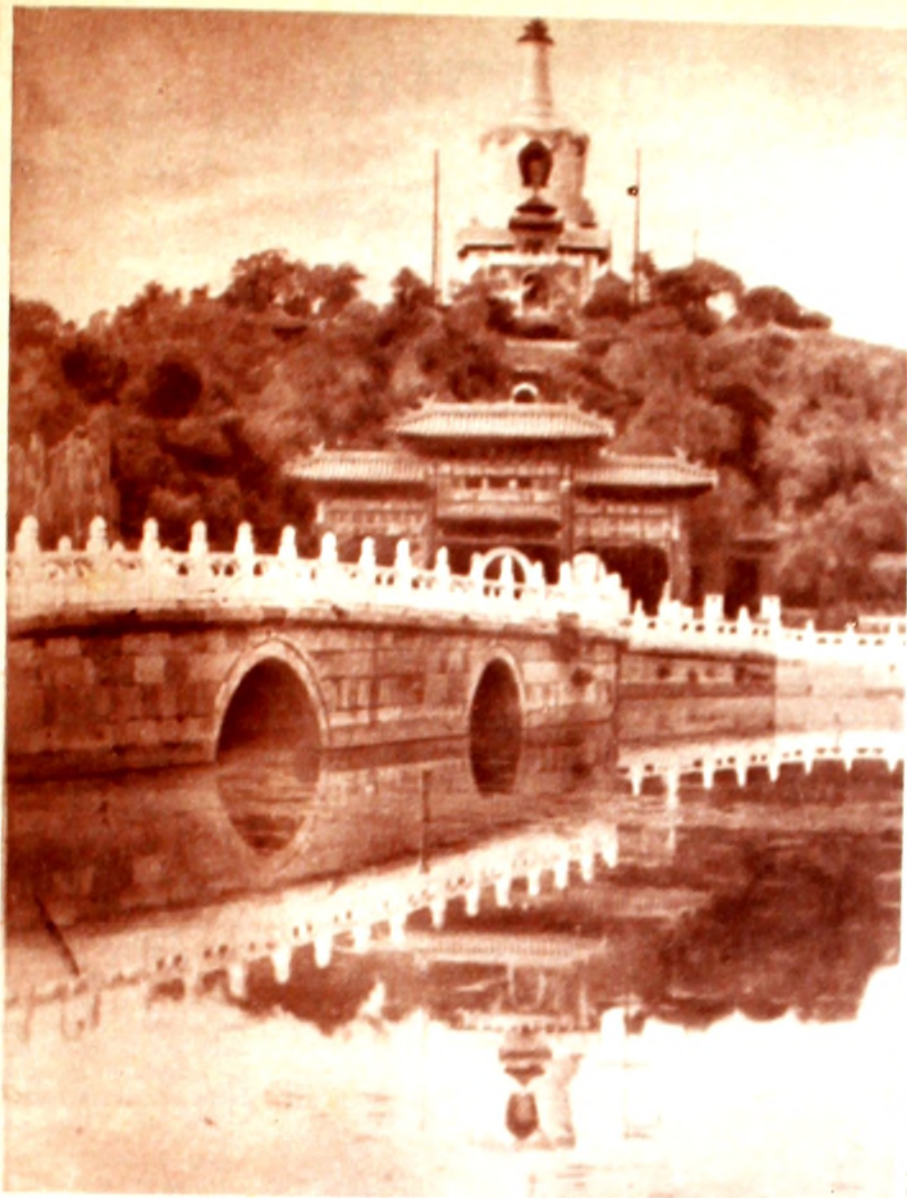
El primer piso de estas pagodas es bastante más alto que los otros; y, en cuanto al ancho de los pisos, no hay gran diferencia entre ellos. Al principio estaban provistas de puertas y ventanas y los turistas tenían acceso a todas las pagodas.



* Grupo de cinco pagodas estilo Lama, en Chen-Te, capital de la provincia de Jeh-Ho.



Pagoda Kin Kan (cinco pagodas sobre un estrado). En cada trozo de piedra hay un trozo de Buda. Esta pagoda se encuentra en los alrededores de Peip.



Alrededores de Peiping. En 1652, en conmemoración a la venida de Dala Lama a la capital, fue construida esta pagoda blanca en Peiping (Pekin).

Dos pagodas juntas en los alrededores de Peiping.

PAGODAS CHINAS

La dinastía Song y en la dinastía Yuan se construyeron pagodas porque en estas dinastías el emperador Kublai Kan, quien pertenecía a la dinastía mongola y vivió entre 1260 y 1294 d.C., buscó un arquitecto para construir la pagoda desde el Nepal un arquitecto con ciento cincuenta

obreros especializados y construyeron en China pagodas de Lama. La famosa "Pagoda Blanca" de Peiping (Pekin) es una de las obras de aquel joven y prodigioso arquitecto. Sin embargo, donde se encuentra el mayor número de este tipo de pagodas es en el Tibet, en Mongolia y en el Chin Hai.

El tipo de pagoda Kin Kan se encuentra en la Dinastía Tang, pero la cantidad de

ellas aumenta considerablemente en la dinastía Ming; se caracterizan porque sobre un estrado de base cuadrada se construyen cinco pagodas: una grande en el centro y cuatro más pequeñas en los cuatro lados. Esta disposición las hace denominar *U Tja*, que significa "cinco pagodas".

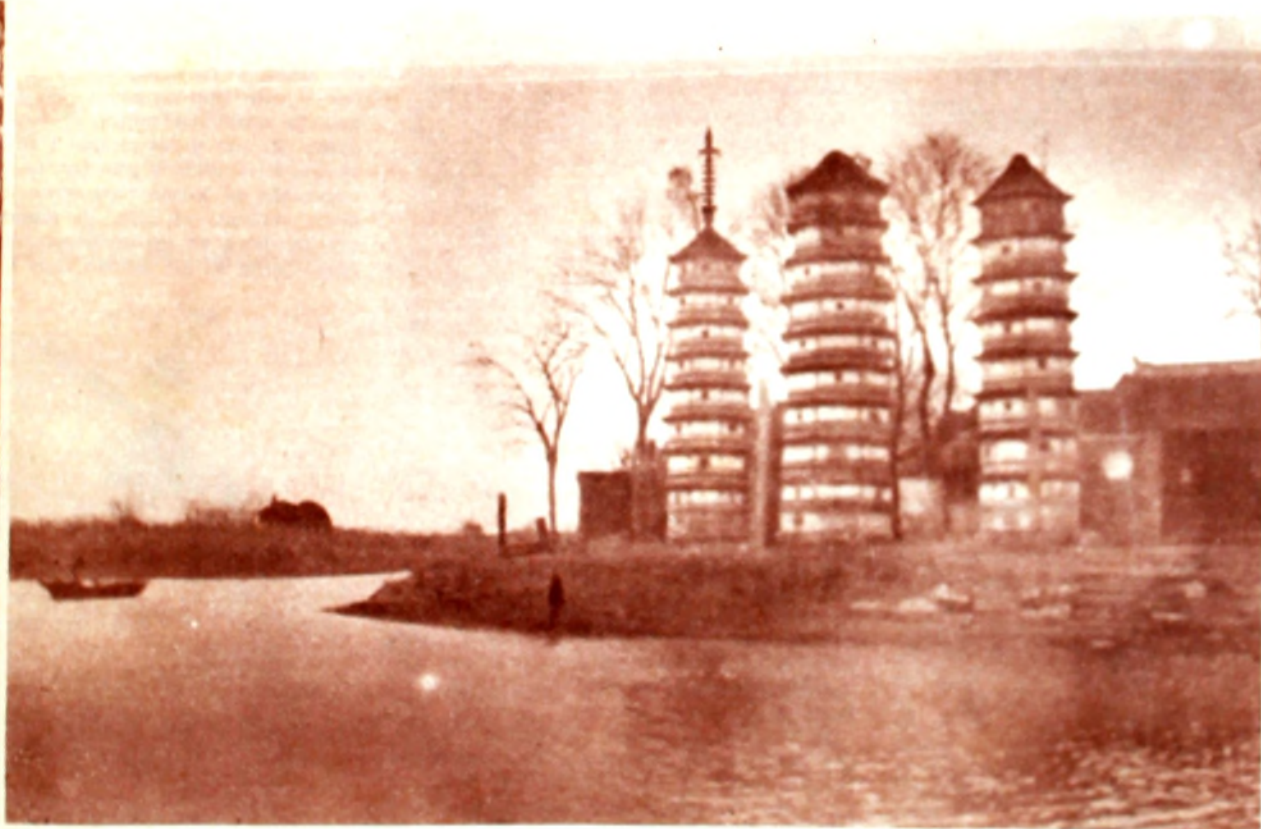
Descartada la madera porque, como hemos dicho, no resiste a las injurias del tiempo, los materiales más empleados son ladrillos, piedra, mármol y, a veces, porcelana o hierro. En el Museo de Bellas Artes de París, por ejemplo, se conserva una pa-

goda china construida en metal que data del año 986 d.C.

Y nos parece que esa pagoda china trasladada al Occidente no es sólo un símbolo del antiguo respeto y de las antiguas creencias de Oriente, sino una invitación para que Oriente y Occidente se acerquen al cielo donde reinan las hadas y la paz de las alturas.

SIAO-YU

(Especial para EL DIA)



Grupo de tres pagodas en Chia-Shin de la provincia de Che-Kian.



Dos kioscos llamados "Edificio Primavera y Otoño" en Paipai (Formosa).

El Cuento Infantil



EN mayor o menor grado, hallado en la escuela o descubierto en el hogar, todos tenemos algún cuento en el más inesperado recodo de la infancia. Alguno despierta aún ecos de pavor, otro de ternura, de deslumbramiento o de sueño. Pero todos, sin excepción de anécdota, personaje y gusto generacional, más allá de la lección moralizante que nos quisieron dejar con el bien triunfando del mal, nos han dejado la nostalgia de la credulidad o la melancolía del paraíso irrecuperable.

La modestia del cuento infantil se inicia con esa historia que podríamos llamar de factura CASERA, la que se pergeña sin plan ni ideas, para que el niño se distraiga

Está, además, el cuento para hacer dormir, el que nunca se atrevió a ensayar — ex profeso! — autor conocido alguno. Sólo la madre, o quien de ella oficia, ha osado practicar este género, a sabiendas. Y, como nadie, ha brillado en esta espinosa tarea para la que una intuitiva sabiduría, lía lo apacible del tenia, la inocuidad de los personajes a lo que, sin duda, es de primordial importancia; el modo, tono y timbre de la voz narradora que debe deslizarse hasta el mínimo arrullo. El acierto llega hasta transformar el cuento en una "nana" levemente cantada que se hace, por fin, melodía a "bocca chiusa".

Pero transponiendo estos primeros años aparece ya el otro cuento, el que de afuera,



viene a aposentar sus hilos y personajes en el hogar.

¿Quién de nosotros no trae un cuento prendido a su memoria pueril? Escasos han de ser los que no pueden repetir, en la madurez, alguna historia que les fuera dicha o que por sí mismos deletrearán y leyeran junto con la inauguración escolar.

Algunos cuentos les fueron de creación contemporánea — y sería el caso de un Vigil para nuestras generaciones rioplatenses cuyo "mulinandupelicas-cariplumi" era proeza silabeante que daba autoridad... Pero la mayoría de los cuentos clásicos han sido repetidos desde lejanos siglos, hasta per-



derse en la noche de los tiempos de tradición oral. Dicen los franceses: "Y era de la época en que Berta hilaba" para remontarse al medioevo.

Nadie ignora que Oriente y Europa fueron nuestras cunas narrativas. Por eso, des-



de nuestra infancia, más fuertes que recuerdos precisos, surgen mundos y seres que, de otro modo, nos hubieran sido siempre ajenos o ignorados. Llegaron hasta nosotros, cabalgando años y años, costumbres abolidas que sin duda, daban al cuento ese desasimiento necesario para que la imaginación se desate y para que la credulidad sea total a fuerza de imposibles. El niño que fuimos la mayoría de nosotros, se aguzaba en las trabas de lo real y parecía pedir pruebas para vencerlas con su pequeña fe naciente.

De Oriente venía la magia más fina, casi como la del circo, fuera ello en la lámpara de Aladino o en las sutiles astucias del sabio Chon-Chun-Chin. Cortes de emperadores y princesas en sus reinos de sedas de colores y jardines de naranjas de oro donde eran pan cotidiano las alfombras voladoras y los seres fabulosos que encarnaban al mal.

Pero de Occidente nos llegó — aun como adaptador del Oriente — la más rica colección de historias seculares. Narraciones amasadas en las noches de invierno, macedadas en voces de abuelos, dichas al compás de una rueca o del cuchillo que va tallando un muñeco que — ¿por qué no? — podría ser un Pinocho. Y este venero de tradición, folklore, leyenda, halló forma escogida en los nombres que siempre nos vienen a la memoria: Perrault, Swift, Andersen, Grimm, hombres de múltiple y seria actividad, pero que fueron tocados por la gracia inocente o por el deseo de que lo moral entrara "con más agrado en el espíritu y de modo



que instruyera y divertiera al mismo tiempo" (Perrault).

Es evidente en los cuentos que colmaron nuestra niñez la vieja cepa céltica, el sobrevivir de las sagas nórdicas, los personajes germánicos y aún la fantasía que suelta la llama funambulesca del hogar, derramando espíritus de chispas o proyectando monstruos en los altos muros de piedra.

Y en ellos también hay magia, pero encauzada con un rigor distinto. La idea del MAL y del BIEN obedece a cánones más precisos y se afirma más en la realidad de la vida y del hombre. Así la princesa tiene dos hadas: la protectora benéfica que deberá desplegar todos sus poderes para contrarrestar la injusta perversidad de la malvada. Como en un tabladillo simbólico hay "bellas durmientes" cuyo sortilegio quebrará el príncipe enamorado; al niño ambicioso cuyo corazón había sido convertido en un trozo de oro sólo la madre logrará devolverle el corazón sensible; la Cenicienta oscura recobrará un día el lugar privilegiado al que debía acceder por sus virtudes y rescatado por sus sufrimientos.

Y la aventura también estaba mezclada a la magia, seguramente porque pueblos de acción como los occidentales — herederos de invasores, cruzados, guerreros, navegantes y labriegos o comerciantes de largas jiras — debían adecuarse al signo de sus razas. Un Peter Pan o un Gulliver no escapan al parentesco más humilde del Sastre-cillo Valiente, El gato con botas, Pulgarcito. Parecería corroborar esto, la narrativa favorita de nuestros niños campesinos que leitaban su también obligado ocio con Pedro Malasartes, Juan el Zorro o el Negrito Pastoreo.

Pero las tradiciones siempre hicieron guardar la discriminación de personajes buenos y malos. La infancia no conoce ni gusta del personaje indiferente o sin participación decidida; eso es juego de mayores.

El niño se asimila a la historia y toma partido por uno de los dos claros bandos. Está el bueno con el Niño y la Niña, el Hada Buena, la Princesa y el Príncipe, el Caballero, el Rey y la Reina. Enfrente, como



en un primario ajedrez: el Hada Mala que fácilmente puede ser Bruja repugnante, el Ogro, el Ministro ruin y ambicioso y, por fin, la Madrastra, creación ésta que no pocos dramas creó en el seno de algunas familias. Y, al posar, meramente, ¿de dónde surgió esta funesta tradición de la madrastra mala? ¿Acaso viene de la tradición germánica donde el matrimonio era tan sagrado y la unión de los esposos de tan indisoluble? ¿Acaso un antagonismo auspiciado por la madre de carne y hueso celosa de antemano de aquella que, un día, podría ocupar su lugar?

Los Julio Verne, los Salgari crearon para



los niños — particularmente para los varones — otro tipo de cuento, el de aventuras, que se adecuaba mejor al espíritu de su época. El mar y sus piratas y tesoros ensancharon horizontes y proezas. Lo ignoto y lo imposible de Verne parecieron, por muchos años, restituir al niño el mundo fabuloso que perdiera en las andanzas más realistas. Hoy Verne es un insulso repetidor de ver-



EL TIEMPO

El camino trepaba la cuchilla trazando, entre aradas curvas entre piedras enormes, el camino del caballo al paso el jinete. Cuando el alto se detuvo. Ante sus ojos se abrió el valle, el Abra de Souza, en ese esplendorosa de azules, de verdes, de amarillos. Allí lejos, sobre la falda de otra montaña — una de las tres que encerraban el valle — blanqueaba el caserío de una estancia sobre el fondo sombrío de tres cerros gigantes. El hombre sintió que una emoción extraña y poderosa lo inmovilizó.

En sus cuarenta años, allí mismo donde se había casado, torneó riendas y miró todo el panorama que ahora miraba, con una emoción distinta por la que pasaba, pero profunda. Allí quedaba su amor. Allí a flor de piel la sensación del viento en el rostro y en la boca el dulzor del beso que le daba — que fue el último. Salía a un viaje que tendría pronto fin. Pero no contaba que la vida de ahora está trazada sobre derroteros que él desconoce. Se fue alejando, alejando del caserío, alejando por acontecimientos y hechos que estaban en su destino, ese destino que lo lleva a cuevas como un saco cerrado que se abrirá nunca. Muchas veces se acordaba de volver, firme la determinación de volver, otra vez en aquel camino que había abandonado para de nuevo respirar el aire del valle de Souza, sentir en sus ojos el goce de las tendidas cuchillas y de los dilatados cerros que él conocía tanto, gustar el íbulo del viento, la libertad reencontrada, en el ambiente de la pulpería, o en el trajín de los campesinos, o entre las paredes de los aposentos y habitaciones de la estancia. Pero todo, de encontrarla a ella, mirarle hasta lo hondo, acariciar sus manos, besar sus labios, hacerla de él, como le había pasado. Sabía que lo esperaba... Pero él había torcido la ruta.

Se detuvo a descender lentamente. En ese momento sintió un silbido tras de él. Volvió a mirar, en negrito también bajaba la cuchilla. Se detuvo.

—¿Buen día, don.
—Buen día, muchacho. ¿P'ande vas?
—A la estancia.
—¿Allí?
—Sí, señor.
—¿Vivís allí?
—Sí, señor, mi mamá es la cocinera.
—¿Ella vive también en la casa una moza?
—Sí, Moza.
—¿Bueno; moza no...
El hombre meditó un momento, luego dijo:
—Voy a ir a andar por los sesenta... Medio gno?

En las montañas humanas ante las que sólo los mayores nos sentimos que el mundo es microscópico, la ciencia una varita mágica, una perspectiva de escatofrías acechanzas. Los niños han dejado atrás el libro, sus dibujos largos y sus artísticas ilustraciones; como como cosa trivial las figuras animadas se lanzara un Disney y los proyectores cinematográficos. Adiestrados por la revista de cuentos, las historias se hallan cómodas en el dibujo casi escueto; los niños han olvidado por asalto el universo para su propia recreación. La ciencia parece ser, para ellos, el autor de cuentos y ellos mismos, con el gusto de imaginación, se están armando con disfraces de cosmonauta y terminología de laboratorio, la aventura inocente del mundo más allá.

Rolinda IPUCHE RIVA

Febrero 1963

(Especial para EL DIA)



—Na Celmir es la casera.

—Ah...

Ya iban pisando el bajo. El caserío se acercaba poco a poco, se precisaban nítidas las porterías, el cerco del jardín frente a la casa, perros junto a los galpones, dos o tres peones — uno de ellos rasqueteaba un caballo —. Bajo uno de los ombúes, sobre el calvero erizado de raíces, una mujer en cuyo vestido explotaba un verde áspero, lavaba un muchacho que berreaba dentro de una gran palangana. Dos niños más, petrificados sobre un banco largo, al parecer esperaban su turno de higiene. La voz de la mujer llenaba de estridencias rípidas la serenidad de la mañana:

—¡Pedazos de chanchos y peor las madres de ustedes! ¡Tapaos de mugre!...

—Esa es Na Celmir, don.

El hombre sujetó.

—¿No llega?

—No. Sigo de largo.

—Adiosito pue...

El negrito siguió su rumbo.

Allí estaba Celmir, encarnación dramática del tiempo que pasa siempre, inexorable. Lo esperó cuarenta años y en esos cuarenta años las horas y los días se habían detenido hasta que, en ese mismo momento, se desplomaron súbitamente, crudamente. Había alimentado, vivificándola, una esperanza en el correr de tanto tiempo y ahora esa esperanza había estallado como un grito sin eco.

El hombre murmuró sordamente:

—¡Mejor que siga esperando!

Giró el caballo, inició el repecho de la cuchilla por donde había ido, llegó al alto y no volvió el rostro. Cuando empezó a caer la tarde decidió arrimarse al primer

rancho que viera, para hacer noche. Sabía que no volvería más, que su sueño había muerto...

Lo que no sabía — y lo supo nunca — es que ella, dos años antes había hecho el mismo viaje que él, sobre un carro, acompañada por un prencito. Que había ido de pago en pago durante muchos días, buscándolo. Y que lo había visto, como él a ella ese día, de lejos. Y que al verlo recién comprendió que no había tomado en cuenta al tiempo sino únicamente a su esperanza.

Y había vuelto. Y murmurado, amargamente, pensando en la solemne promesa que él le había hecho:

—¡Mejor será que no vaya nunca!

José MONEGAL

(Especial para EL DIA)

(Dibujo del autor)

NUESTRA AVIACION NAVAL



Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo, caballero del aire y cuyo nombre lleva la Base de la Laguna, en homenaje a quien es un símbolo de sacrificio y vocación.

EN una conferencia pronunciada en el Club Naval, en julio de 1936, el entonces Teniente de Navío Carlos A. Curbelo —que años después caería en cumplimiento de su deber—, recordaba los orígenes realmente humildes de la Aviación Naval; una cocina del Ministerio de Guerra, había sido en 1925, la primer sede del Servicio de Aeronáutica de la Armada Nacional.

Desde ese 1925, la institución que naciera en precarias condiciones, ha venido desarrollando una labor que no por silenciosa, ha dejado de señalarse como un valioso aporte al progreso de nuestra aeronáutica, justificando así, las esperanzas que en ella depositarán su fundador y primer jefe, el Contralmirante Atilio H. Frigerio y quienes lo secundaron en la difícil empresa.

Hemos tratado de compendiar en esta nota, los hechos más sobresalientes de su historia, pensando que la divulgación de los mismos tiene un interés que supera lo puramente anecdótico, para ser el reflejo de las inquietudes de varias generaciones que supieron servir un destino y una vocación, con espíritu de sacrificio y desinterés.

Los precursores

Corrían los días un tanto lejanos de 1912. El Alférez Frigerio había ingresado a la flamante Escuela Militar de Aviación de Aviano, Italia, para seguir sus cursos. Luego de obtener el Brevet de Piloto Aviador Militar, regresa al país, en momentos en que Marcel Paillete da término a la experiencia de "Los Cerrillos", que habría de ser el paso inicial de las alas uruguayas.

Mantiene varias conversaciones con el Presidente Batlle y Ordoñez —estadista de visión aguda, quien ya preveía el porvenir que tendría la aeronáutica y el lugar que ocuparía en el progreso y en la cultura del hombre—, quien le encarga poco después la redacción de un proyecto que es sometido y aprobado por una comisión que integraban el Tte. Cnel. Roberto P. Riberós, el Cap. de Fragata Franz Ruette y el Cap. de Corbeta José Aguiar.

Vuelve el Alférez Frigerio a Europa, con la misión que le encomienda el mandatario ilustre, de adquirir material de vuelo. Visita en Francia la Fábrica de Motores "Gnome", donde estudia montaje, reglaje y construcción de motores; asiste al concurso para la estabilidad automática de los aeroplanos; concurre a los establecimientos Farman y Bleriot, la fábrica Voisin, cerca de París, donde el célebre Ing. Gabriel Voisin, dice de nuestro enviado: "Hemos encontrado en el Comisionado del Uruguay, en primer término un perfecto caballero y después un técnico de primer orden".

La segunda guerra mundial determina el fracaso de la empresa. Dos años más tarde, en 1916, se crea la Escuela Militar de Aeronáutica bajo la dirección del inolvidable Capitán Juan Manuel Boisso Lanza.

Los comienzos

El ya Teniente Frigerio no abandona la idea que constituye una de sus preocupaciones más serias. La recompensa habría de llegar. El 7 de febrero de 1925, durante la Presidencia del Ing. José Serrato, siendo Ministro de Guerra el Gral. Roberto P. Riberós y a propuesta del Director de la Armada Capitán de Navío José Aguiar, se crea por Ley Administrativa el Servicio Aeronáutico de la Armada.

En 1934 refiriéndose a esa etapa, diría el Capitán de Fragata Frigerio: "Desde entonces el Servicio vivió una vida precaria. Nunca se le otorgaron ni recursos ni aún el personal exigido por las circunstancias. Su labor debió desarrollarse casi totalmente en forma teórica, proyectando y organizando para el futuro... En todo ese tiempo, le tocó dificultades de todo orden para conseguir una sede estable a fin de poder instalar sus oficinas, sus talleres y sus hangares". Y más adelante prosigue: "Los alumnos motoristas procedían de las unidades de la Armada y concurrían a las lecciones dos veces por semana, pero la escasez de personal, para atender los trabajos de a bordo y otros inconvenientes, que surgían a cada momento, hicieron imposible continuar con la promisoría iniciativa y al poco tiempo de comenzadas las clases hubo que suspenderlas".

Con todo, ya en 1926, el Servicio enviaba a cinco Guardiamarinas a realizar sus estudios a la Escuela Militar de Aeronáutica: Leopoldo Otero, Juan Carlos Deambrosio, Julio Poussin, Horacio Bogarín y Clemente Pradines Brazil. En 1928, lo harían otros oficiales: Washington Marroche, Carlos A. Curbelo y Mario Botto Aparicio.

Instalada en Santiago Vázquez, en el Río Santa Lucía bajo carpas de lona, pasa luego a los restos del Pontón Barón de Río Branco, para seguir su peregrinaje en La Teja, en un predio ocupado actualmente por la ANCAP. Entre estas idas y venidas, dos oficiales de los que ya hemos tenido noticias, se gradúan en España, como Pilotos de Hidroavión: Poussin y Bogarín.

La Isla Libertad

Hacia 1930 la institución recibe su primer material de vuelo; tres botes voladores CANT, fabricados en Italia, dos de ellos similares, CANT 18 y el otro de mayor tamaño, el CANT 21. Los dos tipos eran hidroaviones de cascos biplanos y monomotores propulsados por motor ASSO 200 de 250 HP, y el último por ASSO 500 de 520 HP. Aparato de reconocimiento con una velocidad máxima de 195 Kh, de techo práctico 5.500 metros y tres horas de autonomía, según la descripción que hace oportunamente un artículo de la Revista de Aeronavegación.

1932 es el año que marcaría un hecho trascendente en la historia del Servicio: el 23 de agosto, el Consejo Nacional de Administración le concede la utilización de la Isla Libertad como Base Aeronaval y Aeropuerto. Dice al respecto el Capitán Frigerio y sobre las condiciones en que debían desarrollarse las actividades: "...mientras un puñado de marinos, animosos y trabajadores, se ocupaban de levantar el hangar, que debía resguardar los hidroaviones

de las inclemencias del tiempo, en un pedazo de abrigo de la Isla Libertad, erizado de peñascos, que se nos había concedido, en ese momento a título precario y revocable en cualquier circunstancia."

El 14 de julio de 1934, se forma una Comisión Técnica, para que estudie un anteproyecto para la construcción de la Base, integrada por el señor J. Supervielle, los Dres. Alejandro Gallinal y José Irureta Goyena y el ingeniero Luis Andreoni, actuando como asesores el Capitán Frigerio y el Ing. Francisco Iglesias.

Se requerían 85.000 pesos para señalamiento e iluminación de la misma, realizándose entonces gestiones para lograr esa suma ante el Banco de la República, Frigorífico Nacional, Dirección de Correos, ANCAP y Banco de Seguros. Posteriormente el Poder Ejecutivo destinó a ese fin 20.000 pesos.

El 11 de junio de 1938 y luego de ser instalados los cables de energía eléctrica y telefónica, fue inaugurada la Base, que permanecería en la Isla hasta 1947, dándose por finalizadas las labores de la citada comisión.

En tanto se iría renovando el material a medida que los recursos lo permitieran. En 1942, seis hidros SIKORSKY OS2U (King Fisher). En 1943 tres Fairchild PT/23

Laguna del Sauce

La Segunda Guerra Mundial que puso al servicio de las democracias todas las potencias humanas y materiales, tendría también su expresión en nuestro país. Y como es natural, la Aviación Naval ocuparía dadas sus funciones un lugar preponderante en esas tareas.

El cumplimiento de patrullajes, determinados por los compromisos internacionales firmados por el Uruguay, planteaban la necesidad de hallar un nuevo lugar donde poder realizar su difícil cometido con mayor espacio y comodidad. La Comisión Nacional de Aeropuertos, consideró que la llamada zona lacustre del país era la que ofrecía mejores posibilidades para tales fines; atendiendo una sugerencia que tuvo origen en el Senado, estudió la posibilidad de ubicar la Base en la Laguna Negra, Departamento de Rocha.

Sin embargo, pronto se abandonó esa idea y los trabajos efectuados mostraron la conveniencia de utilizar la Laguna del Sauce, en mérito a las condiciones que presentaba: "Su posición geográfica es una garantía para el dominio marítimo del área crítica focal que constituye el Río de la Plata. Ocupa una posición estratégica de primer orden para obstaculizar o defender el comercio marítimo, y de acuerdo a los compromisos internacionales contraídos, es un lugar preponderante para el abastecimiento y auxilio de las flotas amigas", sostenía un informe publicado en la Revista de Aeronavegación, año II, N° 3.

El 10 de setiembre de 1947 en un acto de singulares proyecciones, la Laguna del Sauce fue entregada a la Armada Nacional para uso de la Aviación Naval.

En 1949 se incorporaron 10 aviones torpederos "Gruman TBM", en abril de 1950, otros seis "Gruman" y tres SNJ. Ese mismo año —1950— sería el de la primera promoción surgida de la Escuela de Especialización Aeronaval, siendo seis los guardiamarinas, los que egresarían con sus brevets.

Nuevo material de vuelo: un Fairchild, cedido por la Fuerza Aérea; en 1952, diez "Gruman F6F Hellcat"; en 1956 y 1957, tres bimotors "PBM Martin Mariner", los



Avión "PBM A-810 Martin Mariner", que cumple labores de patrullaje.

Autos de "Jockey Club" Caussi
Novios

Arenal Grande entre RIVERA y LAVALLEJA

Tels.: 40.11.36 - 40.11.37



"Pero en la guerra civil de nuestros días no hay razones, ni sensibilidad; sólo hay alaridos de los dos bandos en pugna. A ninguno estoy ligado" —dice Enrique Lafuente Ferrari, refiriéndose a la polémica entre lo que se denomina "arte abstracto" y lo que se califica como "arte figurativo".

En un extenso volumen este catedrático de Historia del Arte, miembro de la Academia de Bellas Artes de San Fernando y director del Museo Nacional de Arte Mo-

DEL CLASICISMO AL ME-DA-LA-GANISMO

históricos, estudiando la magnífica espiral de la columna trajana (doscientos metros de desarrollo — a un metro de alto — de las campañas dacias), el puente de Alcántara, de la misma época, el románico en España, el rococó, el Greco, Goya, la pintura bajo la reina Isabel, la dualidad (defendida por Díaz Plaja y objetada en parte por Lafuente Ferrari) de generación del 98 madrileña y modernismo catalán, hasta llegar a los pintores de más boga en el momento actual. Muchos de los nombres que desfilan: Anglada, Echevarría, Ricardo Baroja, Valle, Capuz, Hernández, Alvarez Laviada, Morales, Pepe Caballero, dicen poco a nuestro ambiente artístico, bastante alejado de la contemporaneidad española. Otros, como Joaquín Valverde, Vázquez Díaz, Benjamín Palencia y Gregorio Prieto, seguramente tienen más interés para el lector corriente. Pero indudablemente aquellos artistas españoles que han adquirido fama mundial como Picasso, Miró y Dalí son los que concitan un verdadero impulso del lector hacia el conocimiento de la opinión

retrospectivas celebradas en París en 1955 (de pintura y de grabado), examina sesenta años de evolución artística de un creador que, ardientemente ensalzado y ferozmente combatido, sin duda alguna constituye la más alta cotización de la plástica contemporánea.

"Miró o la pintura en libertad" es un ejemplo de esfuerzo crítico, ya que, como director de un Museo de Arte Moderno, Lafuente no puede ignorar a un compatriota que ha traspasado largamente las fronteras de su patria y de la fama, pero al cual su gusto personal evidentemente rechaza. Con una extensa apoyatura de teorías y doctrinas (Kandinsky se pasea de arriba abajo), encuentra en este catalán, buen payés, la realización extrema de la libertad creadora, un Picasso al cubo, que ha llevado al máximo su liberación de todo "ismo", salvo el graciosamente llamado por Lafuente "me-da-la-ganismo", es decir, un arte sin compromiso, "anárquico y auténtica vocación ibérica", concluye el autor.

M. M. V.

Enrique Lafuente Ferrari — DE TRAJANO A PICASSO. — Noguer, 492 páginas, Barcelona, 1962.



Puerta de la Torre de las Infantas dibujada por Gustavo Doré en el viaje que realizó con el Barón Davillier en 1862.



El puente de Alcántara, modelo de arte imperial bajo Trajano.

derno en España, ha recopilado una treintena de estudios críticos, ensayos, artículos, conferencias que, si bien no configuran una estética estructurada y orgánica, son iluminantes sobre muchos temas, períodos y creadores, a la vez que permiten formar una idea bastante concreta del pensamiento global del crítico.

Aunque Lafuente Ferrari practica, en general, esa especie de la crítica llamada "de sostén", es decir, de búsqueda fundamental de los valores positivos en la obra bajo estudio, no es difícil percibir las objeciones en muchos de sus trabajos, encubiertas a veces por el circunloquio a que obligan los cargos públicos, el afán de independencia en la lucha de los plásticos y las buenas maneras tan necesarias en la España de hoy. Así ocurre en el estudio sobre pintura contemporánea en la península, en el de la situación del arte español actual, en el ensayo sobre Dalí. Entre las cosas que deja dichas y que son de aplicación en otras partes del globo, una es que se debe acabar de una buena vez con la mala costumbre de adjudicar la dirección de los museos a ciertos artistas a los que, por motivos políticos o simple amistad personal, se les concede esos cargos como verdaderas sinecuras, especie de jubilación anticipada, en vez de colocar allí a especialistas, no sólo en crítica sino en archivos, en biblioteconomía, etc., hombres de cultura superior y juicio avisado que hagan de esos lugares verdaderas escuelas para las nuevas generaciones.

El autor penetra en diversos períodos

vertida sobre ellos por el estimado crítico autor de este libro.

En "Presencia y magia de Salvador Dalí", Lafuente valoriza (con tremendas dudas, velga la aclaración) el arte de este exhibicionista, en su "capacidad de evocación pura de espacios", lo cual, a pesar del formalismo o figurativismo, digamos anacrónico, de los elementos de sus cuadros, lo colocaría como un adelantado en arte, o por lo menos como un redescubridor de virtudes plásticas ocultas en obras de Rafael, Perugino o Piero di Cósimo. Sobre Picasso, mencionado en muchos trabajos, hay dos artículos de interés diferente: uno es la recreación de su infancia y adolescencia malagueñas, con la intención, proclive al chauvinismo, de acentuar lo auténtico español en el picassismo; en el otro, a través de las exposiciones

GRANADA, EN EL SIGLO XIX

Es curioso (o quizás sea lo más natural) que un libro sobre Granada pudiera haberse escrito en Helsinki (en esa época Helsingfors), que desde el frío norte se retrate a la soleada ciudad del sur. Angel Ganivet era por entonces, 1896, cónsul de España en la capital del Gran Ducado ruso y luego República de Finlandia, y en cartas sucesivas, llenas de evocaciones nostálgicas y agudas observaciones, nos legó una presencia de su amada ciudad, la cual, a decir verdad, y dejando de lado todo pintoresquismo, presentaba un estado social de cierto atraso. En este caso Ganivet sostiene una tesis que quizás

a muchos no guste (y seguramente no agradó a los "progresistas" a todo meter de fines de siglo), pero que hoy, a la luz de lo que se ha hecho por ejemplo en Italia con la conservación de sus antiguos monumentos, edificios, vías y parques tradicionales, parezca más congruente. Decía el escritor granadino que las cosas nuevas que fuera trayendo el progreso no debían "sustituir" a las antiguas, sino "co-existir" con ellas, de tal manera que aquel aire característico que envolvía mágicamente a sus habitantes y a sus visitantes, no fuese expulsado de la ciudad.

En este punto, ahora com-

partible por muchos, desde luego que hay necesidad de dosificar las cosas, y parece algo extremoso que don Angel quisiera mantener los aguateros y repudiara el servicio de aguas corrientes. Pero, son cosas que se le pueden perdonar a quien nos da una visión tan fresca y viva de esa insólita mezcla de andaluz, moro y gitano, en una prosa que deleita y enseña.

El tomito, en la colección Crisol especial, aparece con ilustraciones, algunas muy valiosas de Doré y otras encantadoras de Fortuny, amén de fotos, etc.

Angel Ganivet — GRANADA LA BELLA. — Aguilar, 303 págs. Madrid, 1962.

HOMBRE VIEJO PROBLEMA NUEVO

En el mundo moderno se suceden con tanta rapidez los prodigios de la ciencia y de la técnica, se salta tan rápido de la desintegración atómica a los viajes espaciales, que mucha gente está desprevenida frente a otros fenómenos que los nuevos tiempos han traído aunque no se anuncien con grandes titulares. Y paradójicamente, una de las cosas nuevas, es el aumento de los viejos.

Los adelantos de la química, de la física y de la medicina, el mejoramiento de las condiciones vitales, el confort moderno, la calefacción, el aire acondicionado, la asistencia social del Estado, etc., han posibilitado de tal manera la prolongación de la vida humana que, año a año, aumenta en millones la población de personas de avanzada edad. Y esto, a su vez, origina nuevas problemáticas (para emplear la palabra de moda): los sociólogos, los psicólogos, el Estado, la burocracia, etc., se ven afectados, obligados a opinar y a actuar.

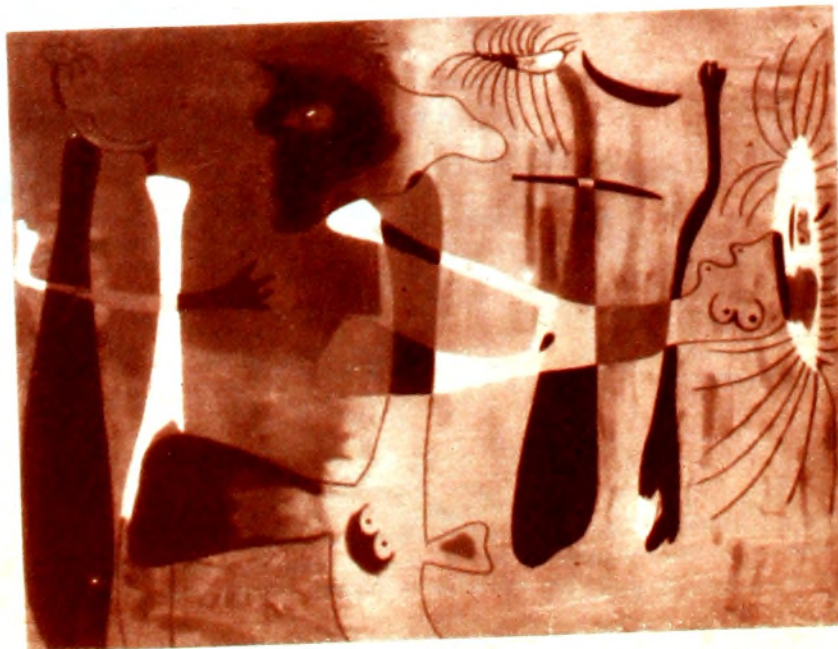
Y, como no podía ser menos, la literatura sobre el tema se hace más frecuente y profusa. Creemos que éste es el tercer libro que en año o algo así ha llegado a nuestra mesa.

La gerontología parece que se está convirtiendo en una rama científica más compleja que la pediatría; y de tal manera se van alterando los conceptos que hay una pensión moderna a sustituir el enfoque de envejecimiento por el de consumación vital. Biológica y fisiológicamente se analizan en el libro de este especialista alemán las leyes de la decadencia física, que parecen residir en la llamada "histeresis", es decir, una solidificación de los lóides del protoplasma, una disminución del agua en el cuerpo, un "secarse".

En realidad la vida humana está compuesta de dos etapas: la primera, hasta la madurez física, de gran actividad biológica; la segunda, de entrecimiento de la potencialidad física pero de madurez espiritual y animal. En cada una de esas mitades el hombre se realiza de distinta forma; pero nadie puede sentirse afectado psíquicamente por la diferencia de actividad a que en ese período está obligado. Precisamente un capítulo de esta muy completa obra (aunque aparece en Breviarios su contenido sustancioso y aún su extensión dan satisfactoria respuesta a los principales puntos del tema) está dedicado a los problemas psicológicos del hombre que envejece. En su parte final, que abarca el aspecto sociológico, se analiza el viejo en la gran ciudad hasta las pensiones a la vejez.

Este libro es indudablemente interesante y el más completo que conocemos hasta el momento sobre esta novedad del ascenso de una clase de viejos, que cuenta en la actualidad con máximas figuras políticas de la talla de Churchill, un De Gaulle, un Adenauer.

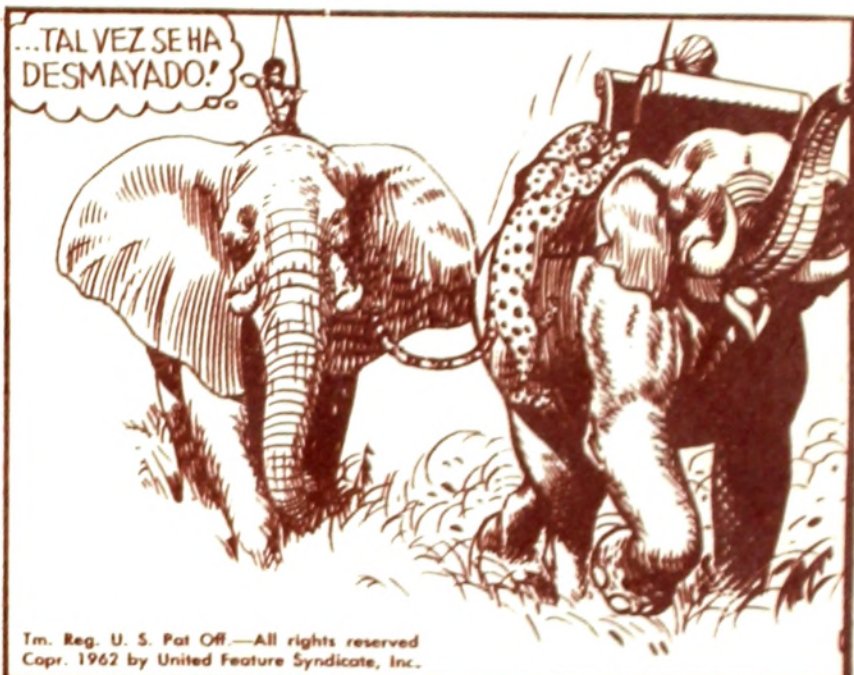
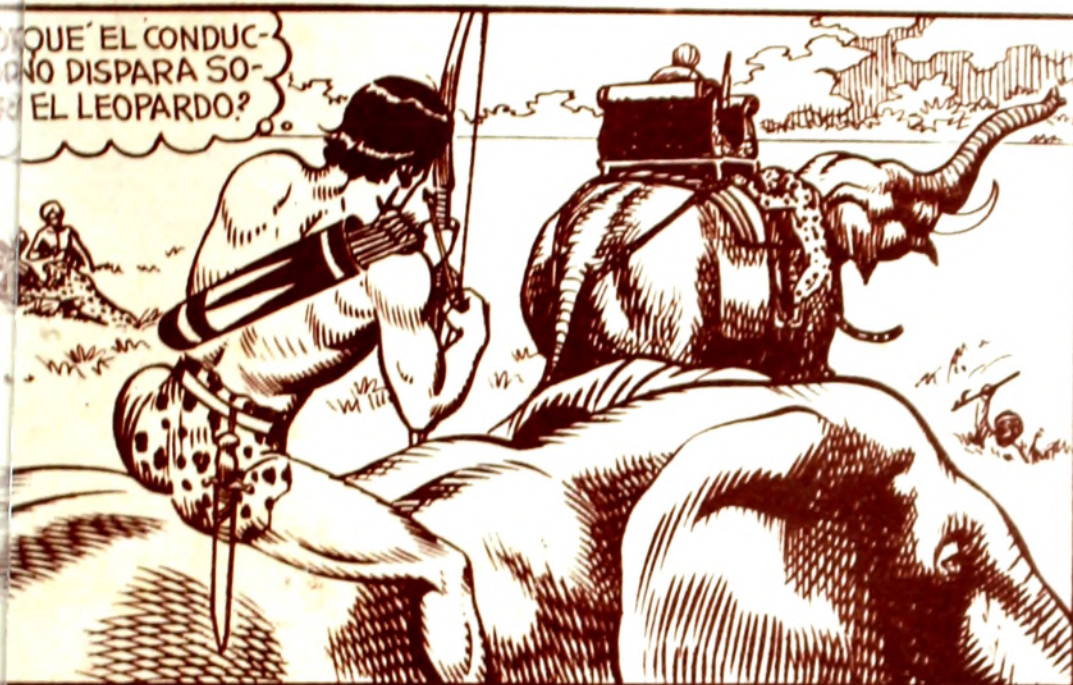
Heinz Woltreck — LA VEJEZ, SEGUNDA VIDA DEL HOMBRE. — Fondo de Cultura Económica, 230 Págs., México, 1962.



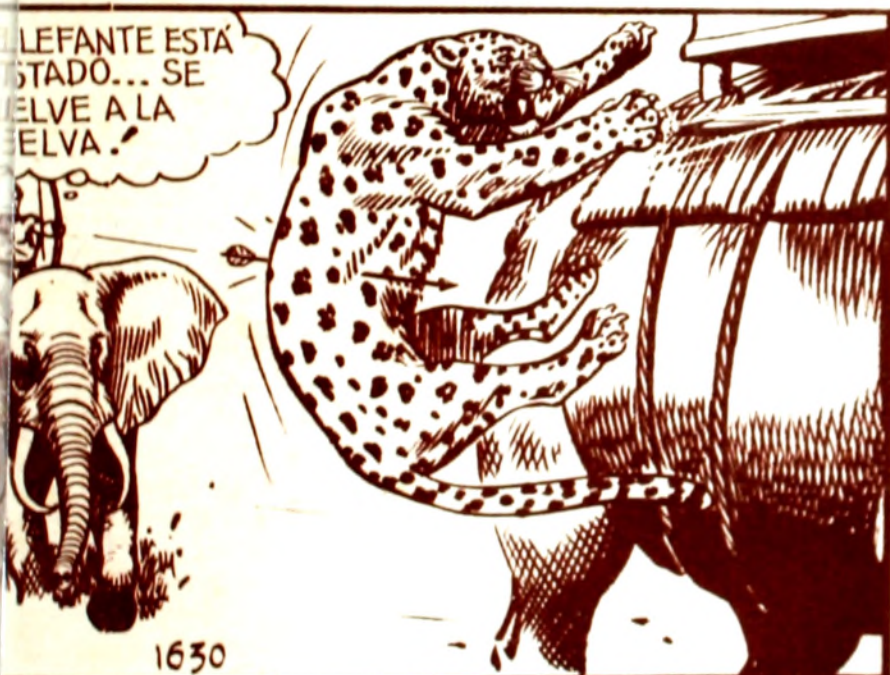
Plafond por Joan Miró, creador de un arte supremamente libre, sin compromisos, lo que el crítico Lafuente denomina "me-da-la-ganismo".



San Pablo, por Rembrandt.



Tm. Reg. U. S. Pat Off.—All rights reserved
Copr. 1962 by United Feature Syndicate, Inc.



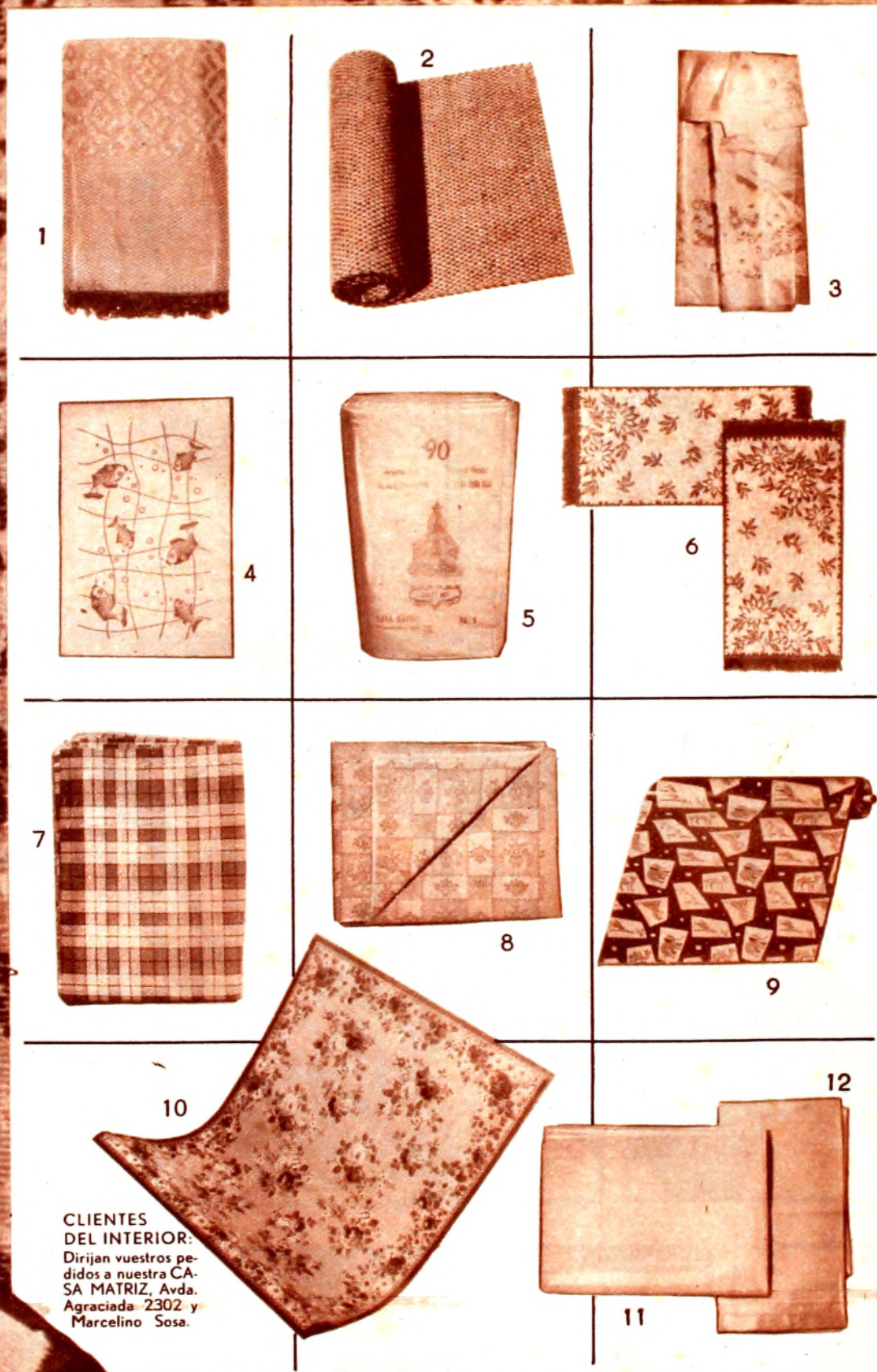
1630



Su hogar se pone a nuevo

en las 4 casas
de las 3 avenidas y...

CasaSoler
SOLER HNOS. S. A.



CLIENTES
DEL INTERIOR:
Dirijan vuestros pe-
didos a nuestra CA-
SA MATRIZ, Avda.
Agraciada 2302 y
Marcelino Sosa.

1 - Colcha de 2 plazas en
seda acordonada, con fi-
na terminación en fleco a **\$90.00**

2 - Caminero de coco im-
portado de la India, mati-
zado en 2 colores. Ancho 57 cmts. a **\$29.50**

3 - Manteles de Plástico, ame-
ricanos, de gran duración,
en variedad de co-
lores, 1.40 x 1.40 a **\$6.50**

4 - Alfombras para baño, de
espuma de nylon, en
todos los colores a **\$13.50**

5 - Crea de nuestra acredita-
da marca "Casa Soler". Ancho
2.20, en piezas de 20 mts., la pieza a **\$550.00**

6 - Juego de 2 Alfombras en
yute Italiano, variedad de
dibujos y colores, el par a **\$130.00**

7 - Tela vasca para Mante-
les, en 2 dibujos, colores
Indantrem inalterables. An-
cho 140 cmts., el metro a **\$16.50**

8 - Plásticos en todos los co-
lores, con motivo para corti-
nas y manteles. Ancho 140
cmts., el metro a **\$4.80**

9 - Caminero de Hule Ale-
mán, apropiado para cuar-
tos de niño, estampado con
dibujos infantiles. Ancho 180
cmts. a **\$60.00**

10 - Alfombras de linoleum
Alemanas marca "Stragula",
en todas las medi-
das desde **\$95.00**

11 - Sábanas en algodón re-
torcido de gran calidad, 2
plazas \$30.50, de 1 plaza a **\$21.50**

12 - Fundas en Crea de al-
godón retorcido de muy
buena duración, para 2 pla-
zas \$11.80, para 1 plaza **\$7.00**

CASA MATRIZ: Av. Agra-
ciada 2302 y M. Sosa.
TEL. 20 09 61

SUC. GOES: Av. Gral. Flo-
res 2341 - TELS. 2 42 00
2 43 00 - 2 44 00

SUC. CORDON: Av. 18 de
Julio 1601 - TEL. 40 41 11

SUCURSAL CENTRO: Av.
18 de Julio 958 casi esq.
Rio Branco - TEL. 9 40 59